Через три океана

Владимир Семенович Кравченко

SHOUT
SHARE
IT

- Кравченко Владимир Семенович

Кравченко Владимир Семенович Через три океана

Кравченко Владимир Семенович

Через три океана.

Воспоминания врача о морском походе

в Русско-японскую войну 1904-1905 годов

Подготовка к публикации, примечания и комментарии М. В. Котова

об авторе - Л. А. Кузнецова

{1}Так помечены ссылки на комментарии. Комментарии в конце текста

{1}Так помечены ссылки на подстрочные примечания. Примечания в конце текста

Аннотация издательства: Очередная книга из серии "Помни войну", издававшаяся последний раз более девяноста лет назад - это воспоминания судового врача крейсера "Изумруд", а затем крейсера "Аврора", участника плавания так называемого "Догоняющего отряда" 2-й Тихоокеанской эскадры, похода самой эскадры после присоединения к ней отряда и Цусимского сражения во время Русско-японской войны 1904-1905 годов. Великолепная наблюдательность и явные литературные способности автора делают знакомство с его воспоминаниями поистине увлекательным чтением.

Содержание

О Владимире Семеновиче Кравченко и его воспоминаниях
Глава I. В Санкт-Петербурге
Глава II. Кронштадт
Глава III. Кронштадт - Ревель
Глава IV. Ревель
Глава V. Порт Императора Александра III
Глава VI. Скаген
Глава VII. Фридрихсхафен
Глава VIII. Немецкое море
Глава IX. Дувр
Глава X. Английский канал
Глава XI. Испания
Глава XII. Бухта Понтевердо
Глава XIII. Атлантический океан
Глава XIV. Танжер
Глава XV. Малага
Глава XVI. Средиземное море

Глава XVII. Суда
Глава XVIII. Порт-Саид
Глава XIX. Суэц
Глава XX. Красное море
Глава XXI. Джибути
Глава XXII. Индийский океан
Глава XXIII. Рас-Гафун
Глава XXIV. Индийский океан
Глава XXV. Дар-эс-Салам
Глава XXVI. Индийский океан
Глава XXVII. Носи-Бе
Глава XXVIII. Индийский океан
Глава XXIX. Малаккский пролив
Глава XXX. Южно-Китайское море
Глава XXXI. Камранг
Глава XXXII. Ван-Фонг
Глава XXXIII. Куа-Бе
Глава XXXIV. Тихий океан
Глава XXXV. Накануне Цусимы
Цусима
Глава XXXVI. Неприятельские разведчики
Глава XXXVII. Первый бой
Глава XXXVIII. Отдых
Глава XXXIX. Непонятное перестроение эскадры
Глава XL. Второй бой
Глава XLI. Крейсерский бой
Глава XLII. Гибель "Осляби"
Глава XLIII. Крейсера под перекрестным огнем
Глава XLIV. Выход из строя флагманского броненосца "Князь Суворов"
Глава XLV. Крейсера и транспорты снова под перекрестным огнем
Глава XLVI. Мина
Глава XLVII. Продолжение боя
Глава XLVIII. Гибель "Князя Суворова"
Глава XLIX. Продолжение боя
Глава L. Сдача командования
Глава LI. Положение эскадры
Глава LII. Гибель броненосца "Александр III"
Глава LIII. Гибель "Бородино"
Глава LIV. Итог шестичасового эскадренного боя
Глава LV. Поворот броненосцев к югу без сигнала и распад 2-й Тихоокеанской эскадры
Глава LVI. В ожидании минной атаки

Глава LVII. Первая атака миноносцев
Глава LVIII. Поворот на север
Глава LIX. Встреча со "Светланой"
Глава LX. Первая попытка прорваться на север
Глава LXI. Вторая атака миноносцев
Глава LXII. Встреча с крейсером "Владимир Мономах"
Глава LXIII. Второй поворот к северу
Глава LXIV. Третья атака миноносцев
Глава LXV. Неприятельский крейсерский отряд
Глава LXVI. Третий поворот к северу
Глава LXVII. Поворот на юг
Глава LXVIII. Преследование неприятельскими крейсерами
Глава LXIX. Огненное крещение крейсера "Аврора"
Глава LXX. В машине
Глава LXXI. На перевязочном пункте
Глава LXXII. Переход до Манилы
Глава LXXIII. Манила
Глава LXXIV. Угольные погрузки на эскадре адмирала З. П. Рожественского
Эпилог
Биографические данные о лицах, упоминаемых в книге
Комментарии
Подстрочные примечания
О Владимире Семеновиче Кравченко и его воспоминаниях

Походу 2-й Тихоокеанской эскадры вице-адмирала З. П. Рожественского и постигшей ее трагедии в Корейском проливе в мае 1905 года во время Русско-японской войны 1904-1905 годов посвящено не одно научное исследование. Но при всем их многообразии неприходящими ценностями всегда будут оставаться воспоминания непосредственных участников тех далеких событий. Только они способны передать читателям эмоциональное видение событий того времени, в отличие от академического стиля изложения в специальной исторической литературе.

Именно к таким, известным, выдержавшим не одно издание произведениям как "Расплата" В. И. Семенова, "Цусима" А. С. Новикова-Прибоя и "На "Орле" в Цусиме" В. П. Костенко - по праву принадлежат и воспоминания судового врача крейсеров "Изумруд", а затем "Аврора" "Через три океана" В. С. Кравченко.

Хотя издававшаяся последний раз более, чем девяносто лет назад, книга Владимира Семеновича Кравченко, в отличие от перечисленных выше произведений, не пользуется такой известностью, тем не менее ссылки на нее практически постоянно присутствуют в различных работах по истории Русско-японской

войны 1904-1905 годов на море.

Взяв за основу свой дневник, который автор вел со дня своего назначения на крейсер "Изумруд" и до прихода "Авроры" в составе отряда контр-адмирала О. Л. Энквиста в Манилу, Владимир Семенович, обладая великолепной наблюдательностью и явными литературными способностями помимо описания самого похода, приводит массу бытовых подробностей флотской службы, делающих его воспоминания по истине увлекательным чтением.

О самом авторе известно немногое. Родился Владимир Семенович Кравченко в Херсонской губернии в семье статского советника 21 июня 1873 года. В 1897 году он с отличием заканчивает Императорскую военно-медицинскую академию в Санкт-Петербурге и направляется для прохождения службы в качестве младшего врачав 101-й пехотный Пермский полк.

Однако не проходит и месяца, как он приказом по Морскому ведомству от 28 декабря 1897 года приписывается к 17-му флотскому экипажу с прикомандированием с 3 января следующего года к Николаевскому морскому госпиталю в Кронштадте.

Первая морская кампания молодого судового врача (с мая по август 1898 года) прошла на борту крейсера 1 ранга "Князь Пожарский". В следующем году (с мая по октябрь) Владимир Семенович становится членом экипажа парохода "Днепр", сдав перед этим экзамен на ученую степень доктора медицины при Императорской военно-медицинской академии.

24 апреля 1900 года В. С. Кравченко получает назначение на эскадру Тихого океана. По пути на Дальний Восток, находясь в Сретенске, он 5 июня временно зачисляется врачом в состав 1500-тысячного отряда, посланного по Амуру на усиление гарнизона Благовещенска, осажденного китайцами в ходе вспыхнувшего в Китае ихэтуаньского или боксерского восстания.

Добравшись до Гаку, В. С. Кравченко 1 августа направляется младшим врачом на эскадренный броненосец "Сисой Великий", на котором и проводит две последующие кампании (1900-1901 и 1901-1902 гг.).При этом в октябре 1900 года он участвует в морском десанте с крейсера "Рюрик" под командованием старшего офицера корабля капитана 2 ранга И. В. Студницкого в Шангай Гуан с занятием железнодорожной станции.

Такая активная деятельность судового врача не проходит не замеченной и 2 декабря 1902 года В. С. Кравченко получает свою первую награду светло-бронзовую медаль "В память военных событий в Китае в 1900-1901 годах". Несколько ранее (10 декабря 1901 г.) он был утвержден в чине титулярного советника.

В марте 1903 года Владимир Семенович переводится в 18-й

флотский экипаж с прикреплением к Санкт-Петербургскому морскому госпиталю для проведения там занятий.

С началом Русско-японской войны его назначают судовым врачом на достраивающийся на Невском судостроительном и механическом заводе крейсер 2 ранга "Изумруд". Благодаря этому читатель сможет познакомиться с малоизвестными обстоятельствами плавания так называемого "Догоняющего отряда" капитана 1 ранга Л. Ф. Добротворского, куда входил и "Изумруд", с Балтики до Мадагаскара через Гибралтар, Средиземное море, Суэцкий канал, Красное море и Индийский океан, вдоль восточного побережья Африки с заходами в Танжер, Малагу, Суду, Порт-Саид, Джибути, Рас-Гафун.

После присоединения отряда (в феврале 1905 г.) у Носи-Бе к основным силам эскадры В. С. Кравченко переводят на крейсер 1 ранга "Аврора" вместо списанного по болезни старшего врача М. М. Белова. "Жаль покидать судно ["Изумруд"] , - писал он, - в постройке которого я принимал деятельное участие, товарищей и команду, с которыми успел сродниться за полгода плавания". Но делать было нечего; приказ следовало выполнять. "Итак, продолжал Владимир Семенович, - жребий брошен. Участь "Авроры" - моя участь... Первое впечатление от "Авроры" самое благоприятное. Команда веселая, бодрая, смотрит прямо в глаза, а не из подлобья; по палубе не ходит, а прямо летает, исполняя приказания. Все это отрадно видеть... Зато осмотр медицинской части привел в полное уныние... Лазарета нет. То, что было лазаретом, операционной - до самого потолка завалено мешками с сухарями!!"

Да, действительно, все выглядело так, поскольку все пригодные для размещения грузов помещения кораблей эскадры практически до отказа были заполнены судовыми запасами, в первую очередь углем.

Тем не менее В. С. Кравченко по справедливости оценил инициативу своего предшественника по переносу лазарета из душных помещений жилой палубы на батарейную, что позволило вдвое увеличить его площадь и внести целый ряд изменений в его оборудование.

На борту "Авроры" Владимир Семенович проделал с эскадрой весь дальнейший путь, который закончился Цусимской катастрофой. В своей книге он достаточно подробно описал как участие своего корабля в бою, так и геройское поведение его экипажа. Вместе с автором читатель как бы присутствует и на марсе с дальномером, где находилось "царство прапорщика Э. Г. Берга, долговязого невозмутимого немца", и в боевой рубке, откуда "шло энергичное управление огнем и ходом" и где

получил смертельное ранение командир крейсера капитан 1 ранга Е. Р. Егорьев; видит хладнокровные действия комендоров, которые из-за поврежденного в бою дальномера и под шквальным огнем противника "не зная расстояния, не видя своих попаданий... все-таки при таких из рук вон неблагоприятных условиях умудрялись попадать" и слышит слова раненного, но прежде думающего об исполнении своего долга мичмана В. В. Яковлева: "Братцы, цельтесь хорошенько!"; спускается в самые низы корабля, где под "задраенной наглухо броневой палубой" ниже ватерлинии бессменно находятся с начала сражения на своих боевых постах машинисты и кочегары старшего инженер-механика Н. К. Гербиха.

Нельзя перечислить "всех отдельных эпизодов, подтвердивших еще раз всем известное мужество и стойкость русского человека". Да и свои профессиональные обязанности Владимир Семенович исполнил выше всяких похвал: "Организация оказалась вполне удачной. Люди санитарного отряда знали что им делать, не производили суеты и не бросались зря в разные стороны", - писал В. С. Кравченко.

"Все работали молодцами. Вообще я ошибся, предполагая, что среди этого адского грохота мне придется видеть картину полного хаоса, людей ошалевших, мечущихся без толку, падающих в обморок. Ничего этого и в помине не было. Даже среди тяжелораненых мне не пришлось наблюдать ни одного обморока.

Не только фельдшера и санитары, видавшие, так сказать, разные виды, но и весь остальной медицинский персонал - проявил полное хладнокровие и не терял его в самые трудные минуты".

В этом не малая заслуга и самого Владимира Семеновича Кравченко. По его распоряжению заранее заготовили большое количество стерилизованного перевязочного материала, дополнительные носилки, для остановки кровотечения, приготовили из найденных на корабле длинных резиновых жгутов импровизированные жгуты Эсмарха, пользованию которыми Владимир Семенович обучил почти каждого матроса. Он же прочел лекцию офицерам и команде об оказании первой помощи при ранениях и увечьях.

Кроме того, В. С. Кравченко впервые применил в судовых условиях после боя рентгеновский аппарат с помощью которого удалось обнаружить массу осколков, переломов, причем там "где их вовсе не ожидали..., это страшно облегчило работу, а раненых избавило от лишних страданий - мучительного отыскивания осколков зондом" для последующего извлечения.

После прихода в Манилу рентгеновскому обследованию на борту "Авроры" подверглись и раненые с "Олега" и "Жемчуга". При доставке же раненых на берег в американский госпиталь, В. С. Кравченко "с чувством некоторого удовлетворения" заметил, что авроровские носилки, на которых их спускали с борта корабля, "оказались гораздо практичнее американских".

А как было ему мучительно больно, когда на кораблях отряда узнали, что в России их "три несчастных, измученных, израненных крейсера" в газетных статьях, посвященных критическому разбору Цусимского боя, "забрызгивались грязью"!

"Эти скромные незаметные герои, - отмечал Владимир Сергеевич, - без единого ропота отдававшие свою жизнь, умиравшие без громких фраз в бою и от ран в Маниле, не заслужили того, чтобы их чернили в глазах Родины.

О! Тому, у кого поднялась рука добивать своих товарищей, немногих имевших несчастье остаться в живых, никогда не понять всей глубины, всего трагизма Цусимской катастрофы!" - продолжал он далее.

По окончании военных действий и возвращении крейсера "Аврора" в порт Императора Александра III (Либава) 19 февраля 1906 года В. С. Кравченко с рядом офицеров корабля был откомандирован в Санкт-Петербург в распоряжение следственной комиссии, разбиравшей ход прошедшей войны.

За участие в боевых действиях В. С. Кравченко был награжден светло-бронзовой медалью "В память Русско-японской войны 1904-1905годов" (1906) и орденом Св. Анны 3с т.с мечами (1907).

В канун Первой мировой войны 1914-1918 годов Владимир Семенович Кравченко уже имел чин статского советника (1912), числясь с 9 ноября 1910 года старшим врачом 2-го Балтийского флотского экипажа. С началом военных действий его (7 сентября 1914 года), с оставлением в прежней должности, назначают консультантом по хирургии временного Петроградского морского госпиталя № 2.

Помимо перечисленных наград, он был награжден орденами Св. Станислава 2 ст. (1908), Св. Анны 2 ст. (1912), Св. Владимира 4 ст. (1915).

Скончался В. С. Кравченко в 1927году и похоронен на Новодевичьем кладбище в Санкт-Петербурге.

Воспоминания В. С. Кравченко печатаются по их второму изданию (май 1910 г.) и при подготовке к печати были подвергнуты незначительной археографической правке. Все даты до 1 февраля 1918 года приведены по старому стилю.

Ответственный редактор Л. А. Кузнецов

"ПОМНИ ВОЙНУ!"

Вице-адмирал С. О. Макаров

Дорогим боевым товарищам, моим соплавателям, посвящаю труд свой дневник, который я вел с первого дня кампании. Все, что я видел, слышал и переживал, я заносил в него, насколько позволяли досуг и окружавшая обстановка.

Хотелось бы, чтобы дневник этот, несмотря на запоздалое его проявление, представил интерес не только для участников этого небывалого в истории похода, но и для каждого, кому дорог и близок родной флот.

Автор

1 января 1910 года

Глава I.

В Санкт-Петербурге

На Невском судостроительном заводе заметно необычайное оживление. Крейсер 2 ранга "Изумруд"{1} спешно заканчивает свою постройку. Уже спущенный с эллинга{2}, он стоит у пристани на швартовах. Работа кипит. С гулом, одна за другой, подкатываются к деревянным сходням загруженные вагонетки, поминутно слышатся окрики: "Дай дорогу, дай дорогу!"

Крейсер сверху до низу переполнен мастеровыми и матросами: кто бьет по заклепке молотом, кто визжит электрическим сверлом, кто скрипит горном - все это вместе с грохотом, доносящимся из мастерских, сливается в общий несмолкаемый гул, среди которого нельзя расслышать командных возгласов и свистков низенького коренастого боцмана, с покрасневшим от натуги лицом выделывающего какие-то рулады на своей дудке.

С пристани заворочался громадный кран, медленно поднимая на большую высоту тяжелую железную мачту для того, чтобы перенести ее на судно и поставить вертикально. Среди этой суеты с большим трудом разыскал я командира крейсера, капитана 2 ранга барона Василия Николаевича Ферзена, к которому должен был явиться по случаю назначения на крейсер судовым врачом. Барон - голубоглазый великан с открытым добродушным выражением лица, любезно предложил показать мои будущие владения. "Вот это лазарет на семь коек; здесь аптека, здесь ванная. Здесь же в моем помещении вы расположите свой боевой перевязочный пункт; мне кажется - здесь всего удобнее; можно и в кают-компании: там просторнее, зато подача раненых затруднительнее. Впрочем, как хотите. Выбирайте, где Вам удобнее. А вот и Ваша каюта, рядом с лазаретом". Командира в это время уже разыскивали по всему судну.

Оставшись один, видя вокруг себя голые железные переборки, я старался мысленно представить себе ту обстановку, среди

которой придется жить и работать. "Лазарет - всего на семь коек. Маловато. Но и их, кажется, разместить негде. А что за этой переборкой?" - "Кормовая машина, Ваше ВБ{*1}", - ответил какой-то мастеровой. Попробовал переборку рукой - горяча. "Что же будет в тропиках? Ну, ладно, поглядим каюту".

"Здесь будет столик, а здесь коечка, здесь шкапик для одёжи приспособим, умывальничек складной привинтим. Все железное, дерева не будет. На случай пожара, значит", - объяснял мне словоохотливый мастеровой.

- А вот этот уголок мы от Вас, Ваше ВБ, отымем. Тут как раз лючок в провизионный погреб проходит, так мы его в коридор выведем, чтобы вестовые, лазивши, значит, не беспокоили Ваше ВБ.

Койка, умывальник, шкап и прочее - да здесь и сейчас повернуться негде. Железо! В холода отпотевать будет, а в жару накаливаться - знаем, знаем. Заглянул в другие каюты. Все одинаковы. Кают-компания крохотная. Прошел в жилую палубу.

- А это помещение, эти рундуки - для команды?

- Так точно, Ваше ВБ.

Да! Все для машины, все для угля, а для житья плохо. Ведь на крейсере команды 328 человек. Как они тут друг на дружке разместятся? Крейсер "Изумруд" построен по образцу "Новика", лихого доблестного "Новика". Судно точно нож для разрезания: узкое, длинное, острое. Три низких трубы, две мачты{3}. На "Новике" была одна. По числу орудий "Изумруд" сильнее "Новика". Кроме того есть и минные аппараты - три, поставленные по настоянию адмирала Макарова. Машины могучие, дающие 24 узла. Недаром они заняли чуть не третью часть судна. Дерево на крейсере действительно изгнано. В боевом отношении это хорошо{4}. Таков же точно и родной брат "Изумруда" - крейсер "Жемчуг", окончивший свою постройку на Невском заводе месяцем раньше и, счастливец, уже рассекающий своим острым носом воды Балтийского моря.

Обходя помещения, я знакомился со своими будущими товарищами, среди которых был рад встретить несколько старых знакомцев - соплавателей по Дальнему Востоку во время русско-китайской войны{*2}.

Четыре лейтенанта уже обветрены всякими бурями и непогодами, остальные - всё жизнерадостная, полная энергии молодежь. Приятно было слышать отзывы о командире и старшем офицере П. И. Паттон-Фантон-де-Веррайоне. Ими не нахвалятся. Все рвутся на "Изумруд" в надежде заслужить ему славу "Новика". Энтузиазм молодежи мне очень понравился. Невольно заразил он и меня, пессимиста.

Явившись на другой день уже не в мундире и треуголке, а, по примеру офицеров, в самой старой потертой тужурке, я стал проводить на крейсере день за днем все рабочее время, стараясь, чтобы и медицинская часть не отстала от других и не ударила в грязь лицом.

Работы предстояло много: хотя для меня она была совсем необычна, зато страшно интересна. Нужно было устроить свое будущее гнездышко.

Набив себе несколько шишек на лбу, пересчитав ступени многих трапов боками, а тужурку измазав краской, я скоро превратился в равноправного члена кают-компании крейсера "Изумруд".

Скоро я также понял, в чем корень успеха. Нужно было быть не столько врачом, сколько надсмотрщиком. Нужно было самому не спать и другим не давать, тормошить, просить, напоминать, ругаться, строчить рапорты, знакомиться со всеми чертежами, планами, названиями, указывать, оспаривать, не жалеть ни языка, ни ног, буквально над всякой мелочью иметь свой хозяйский глаз.

Русский рабочий человек торопиться не любит. Поспешишь - людей насмешишь. Сначала надо малость покурить да побалагурить, а потом уже и инструмент поискать - куда это он, проклятый, запропал; ушел за ним глядишь, и сам пропал. Ищи его теперь по всему крейсеру, ломай себе ноги.

Первое время я никого не разбирал: все ходят в таких костюмах, что инженера от мастерового не отличить, а потом научился распознавать разные заводские служебные ранги: кого возьмешь вежливенько за ручку, Христом Богом молишь, просишь, а кого тащишь к себе без всяких церемоний, особенно поймав на месте преступления в пустых собеседованиях с матросней, тоже любящей лясы поточить.

Выработались и известные технические приемы: у дверей караулили санитары, и фуражки у рабочих для верности отбирались и в мою каюту под замок прятались.

Быстро и незаметно пролетел конец лета. Вот уж и осенью пахнуло обычной петербургской гнилой осенью. Развело слякоть, весь день точно из сита моросит мелкий дождик; солнышка не видать.

На крейсере холодно, сыро, сквозняки. Ждем мы, не дождемся начала кампании. А впереди еще столько работы, что, весьма возможно, крейсер и вовсе не пойдет в плавание.

Это приводит нас в отчаяние. Знай это заранее, все бы мы давным-давно распределились по другим судам: эскадра адмирала Рожественского{5} уже вышла в Ревель, не сегодня - завтра уйдет.

Но желанный день наконец наступил. 28 августа в проливной дождь, резкий ветер и холод взвились на крейсере Андреевский флаг, гюйс и вымпел. Судно начало жить.

Офицеры перебрались, команда разместилась пока рядом на барже. Паровое отопление будет готово не скоро: на первых порах крейсер придется отапливать собственными боками. Бр-р! Какой ледяной холодина! Зуб на зуб не попадает.

Кое-как разместились в своих железных клетушках: шкапики еще не готовы, белье разложить некуда; мокнут бедные вещи на верхней палубе под дождем.

По всему судну грязища адовая; едкий запах свежей краски, лака до боли ест глаза. Стук над головой не прекращается, электричество не хочет гореть. Спать сегодня придется на голых досках - матрасы запоздали.

Судно уже совсем пробудилось к жизни: впервые ворочало, било по воде своими тремя винтами, издавало рев: густым мощным басом гудел свисток; сирена - ну та, положим, сплоховала - злилась, шипела, плевала горячей водой, а повиноваться не хотела.

1 сентября 1904 года. Сегодня первый день нашего плавания - первый самостоятельный переход через разведенные Александровский{6}, Троицкий, Дворцовый и Николаевский мосты по Неве и далее в Кронштадт, где ко всем нашим невзгодам и горестям прибавятся новые - разносы и "фитили" грозного адмирала Б.{7}

Глава II.

Кронштадт

Достраиваемся. Продолжается все то же с той лишь разницей, что теперь, что ни спросишь, все не готово: либо не привезено еще, либо доделывается на Невском заводе. С мастеровыми хоть и не говори.

Надоели они нам своими "завтраками", а мы им - расспросами; стали прятаться от нас уже не только мастера, но и инженеры.

Рабочих Невского завода перешло с нами 300 человек. Разместились они частью на барже, частью в городе на вольных квартирах. Новая обстановка, среди которой они очутились вдали от своих семейств, пришлась им не по нутру и скоро, несмотря на большие суточные деньги, началось повальное бегство в Петербург.

Лазарет осадили фиктивные больные, желавшие вернуться к себе на завод под предлогом болезни, с просьбой выдать им записку о таковой.

Ход работ сильно замедлился. Нет сомнения, что, останься

мы лишних две - три недели в Петербурге, крейсер давным-давно был бы достроен. А теперь - вот уже почти месяц нашей стоянки здесь, а не готово еще очень многое: крейсер по-прежнему согревается нашими боками, опреснители не действуют, и команда принуждена пить сырую воду. Меня, как врача, это прямо в ужас приводит. Всякие напоминания, просьбы остаются гласом вопиющего в пустыне. Не напасешься на всех кипяченой воды и баста. Большие командные самовары за неготовностью парового отопления приходится по два часа растапливать углем и деревянными растопками.

Палуба сильно протекает. Почти везде вода каплями падает, а где и ручьями льет.

В машине то один, то другой подшипник разогреется, или лопнет "фланец". Уж эти нам "фланцы"!

Электричество дурит и однажды в шесть часов вечера в разгар обеда вовсе погасло - до утра. Вестовые бросились искать свечи (загремели в буфете осколки разбитого блюда). Свечами, конечно, не запаслись; так и пришлось нам в этот день обедать в темноте при коротких вспышках карманного электрического фонарика и обойтись без второго блюда.

Добравшись ощупью до пианино, в бурной импровизации я изобразил хаотическое состояние крейсера и нашу досаду. Остальное время мы так и провели в этой тьме кромешной, спотыкаясь и разбивая лбы.

Поглядели бы на наши костюмы. Ходим эскимосами, спим под несколькими одеялами; завелись какие-то наушники, наголовники, напульсники. На грудь капают крупные капли; глядишь, к утру одеяло и промокло. Пришлось идти на выдумки: придумывать подвесные коробочки, губки, а еще лучше - накрываться поверх всего взятой из лазарета клеенкой.

Удивляюсь, как это никто из нас вместо плавания не очутился в госпитале.

Конечно, лазарет одолели не только мнимые, но и настоящие больные. А аптеку все еще разложить нельзя: шкафы не готовы. В аптеке, между прочим, устанавливается прекрасная вещь: пароэлектрический стерилизатор и дистиллятор морского врача Р. О. Гловецкого. Надо, однако, приглядеть за его установкой да испытать хорошенько, чтобы поставленный наспех он не только красовался своей блестящей никелевой отделкой, но и действовал бы.

Судовой фельдшер, к сожалению, оказался белоручкой и в самый разгар работ сбежал, выхлопотав себе списание на берег: увидал эту собачью жизнь и испугался.

Впрочем, взамен его мне тотчас же дали старого опытного

фельдшера из запасных.

Последние дни в Кронштадте мы совсем сбились с ног. Достаточно сказать, что лазаретные помещения, например, были выкрашены экстренно в одну ночь санитарами под моим непосредственным наблюдением. В лазарете многое еще не готово, но и у других не лучше.

Вот уже две недели, как я волочу свою ногу в лубках: как-то неловко "сыграл" с трапа и едва не расколол себе коленную чашку об острый железный угол.

Лежать в койке некогда. Сверху все дождь, дождь, без конца. Холодно, грязно. И так тоскливо, а тут еще почти каждый день кто-нибудь из начальства приходит: "фитили" так и сыплются один за другим.

Где уж там на берег съезжать. За целый месяц стоянки в Кронштадте я урвался всего один раз на берег, в Петербург, по самым неотложным служебным и частным делам: надо было сделать массу закупок для лазарета, выбрать и заказать в книжном магазине Риккера целую библиотеку для кают-компании.

Ни с кем из знакомых проститься не успел. Вернулся - на крейсере печальная новость: матрос утонул.

13 сентября. Приняли снаряды. Пробовали искусственно затопляться: водонепроницаемые переборки оказались надежными и выдержали.

16 сентября. Вытянулись на рейд. Слава Богу, в воздухе немного потеплело. Были пробные испытания: в одно из них мы гоняли как бешеные взад и вперед по Финскому заливу, так что даже жутко было. С носа брызги летели через всю палубу, корма скрывалась под буруном, вздымаемом тремя винтами. Своих 24-х узлов, однако, не дали, а что-то 22 3/4. "Новик", построенный в Киле, давал на пробе 25.

Правда, сравнительно с ним мы сильно перегружены: мачты, минные аппараты, лишние орудия и т.п{8}.

Перегрузка против чертежа свойственна чуть не всем судам нашей постройки.

Была и пробная стрельба, после которой потекли все каюты во многих местах: заклепки от сотрясения ослабели; иные вовсе вывалились. В верхнюю палубу моей каюты над самой головой ввинчен станок лафета 120-мм орудия. Нечего сказать, милое соседство.

24 сентября. Экстренные сборы. Приказано поспеть в Ревель на Высочайший смотр.

Чем только не загромождена наша верхняя палуба; но некогда теперь убирать и некуда. Поэтому все громоздкие

предметы, бочки с маслом и т.п., только принайтовливаются к своим местам на случай качки.

Тяжелые сцены прощания... Кое-кто из родных узнал о нашем неожиданном уходе и успел приехать. Часов в девять вечера снялись с якоря. За фортами какой-то броненосец береговой обороны зачем-то долго светил нам прямо под нос своим прожектором, ослепляя и зля штурманов. В море качает.

Слава Богу, говорим мы, наш крейсер в приказах адмирала Б. не фигурировал и не срамился после в газетах на всю Россию.

Глава III.

Кронштадт - Ревель

25 сентября. Переход. Боковых килей у нас нет, поэтому крейсер выворачивает как щепку.

За два года пребывания на берегу я совершенно успел отвыкнуть от качки и теперь, любуясь в зеркало на свое позеленевшее лицо, не без злорадства повторяю: "Tu l'as voulu, Georges Dandin!"{*3} А впереди - целых три океана...

Глава IV.

Ревель

26 сентября. Пришли в Ревель рано поутру, с обгоревшими трубами, занесенные сажей и углем. На рейде выстроилась вся наша эскадра, представляющая внушительный вид. Торопливо приводим себя в порядок, надеваем мундиры. Слышен длинный тревожный звонок. Всех наверх. Выстроились во фронт. Высочайший смотр эскадры уже начался.

Немного погодя, по семафору было передано приказание прибыть на яхту "Александрия" командиру, двум офицерам и 20 нижним чинам, крейсеру же начать погрузку угля. Смотра "Изумруду" не будет. Мы очень огорчены, но действительно, представлять судно в таком состоянии никак нельзя.

27 сентября. Эскадра утром снялась с якоря и ушла в порт Императора Александра III{9}.

Ох, что-то нет у нас веры во 2-ю эскадру, хотя по наружному виду она и представляет такой грозный вид.

Всем известно, что новые суда заканчивались наспех, остальные же заслуженные старички, которым давно пора на покой.

Испытаний настоящих не было - впереди длинный ряд поломок. Конечно, будут гнать и портить механизмы. Будут отставшие, а кому удастся дойти, тот дойдет порядочным инвалидом.

В маневрировании эскадра совсем еще не спелась. Судовой состав не знает своих судов, своих машин.

Да и самый судовой состав разве тот, что на бравой 1-й

Тихоокеанской эскадре? Какое может быть сравнение с матросами, плававшими на Дальнем Востоке 5-7 лет подряд, и теми, кто плавал в Балтике три - четыре месяца в году, а остальное время проводил в казармах! К тому же большая часть судовых команд 2-й Тихоокеанской эскадры состоит из молодых матросов и призванных из запаса{10}.

Угольный вопрос?! Хорошо, если все удастся именно так, как предположено. Необычно нам грузить уголь в море.

Путь предстоит долгий, утомительный. Всего вероятнее - кругом Африки, через мыс Доброй Надежды. В Индийском океане могут встретить тайфуны.

Конечно, враг наш не дремлет и по дороге приготовил какое-нибудь коварство. Мин японцы не жалеют и не очень-то боятся международных правил. Пора наконец убедиться в том, с каким хитроумным и вероломным противником мы имеем дело.

Когда мы придем, нам сразу с пути придется вступить в бой с отдохнувшим врагом. К этому дню Артур без сомнения падет, и 2-я Тихоокеанская эскадра, меньшая по числу боевых судов, встретит второй Шантунг{11}.

Ах, вовсе не нужно и пессимистом быть, чтобы ясно видеть, что кроме стыда и позора нас ничего не ожидает...

В общем, у нас, моряков, так сердце болит, что трудно себе представить; особенно у тех, кто бывал на Дальнем Востоке, знает каждый его уголок.

* * *

Крейсер "Изумруд" не ушел вместе с эскадрой. Он будет доканчивать свою постройку уже в третьем порту, совершенно для этого неприспособленном, в Ревеле, а потом вместе с крейсером I ранга "Олег"{12} догонит эскадру Рожественского. Спрашивается, для чего это нас гоняют из одного порта в другой, не давая достроиться, как следует.

Неизвестно, успеет ли достроиться "Олег": один цилиндр его дал трещину. Это штука серьезная и требует долгой починки: говорят, нужно менять цилиндр.

Три лихорадящих больных в лазарете оказались тифозными! Так оно и должно было быть - сырая водица! Мы ведь ее до сих пор пьем. Тифозные немедленно списаны в местный военный лазарет. Из Петербурга по железной дороге приехали старые знакомцы - рабочие Невского завода с инженерами и мастерами. Работа снова закипела. В лазарете пришлось усиливать электрическую вентиляцию, переделывать трубопровод к дистиллятору, на внутреннюю переборку лазарета накладывать толстый слой пробки для уменьшения ее нагревания.

Понемногу лазарет начинает принимать вид игрушечки.

Ореховое, дубовое дерево, роскошное освещение, прекрасная ванная - все теперь приняло уютный жилой вид, а со временем и вовсе недурно будет для такого крохотного суденышка. Жаль, нет времени, а очень хотелось бы мне подробнее описать это время кипучей деятельности, которое нам приходится переживать. Из судового начальства ко мне редко кто заглядывает - у всякого своя забота.

29 сентября. Снова ударили холода. Идет снег. Когда же наконец будет готово паровое отопление?

Пишу, сидя боком: нога снова забинтована в лубки. Проклятые трапы! Нечего сказать, хорош я воин.

30 сентября. О радость! Слышно, как шипит, свистит, щелкает по трубам паровое отопление. Несколько минут спустя каюты принимают вид бани, полны паром - соединения труб пропускают. Пригоревшая краска издает страшное зловоние. Теперь уж не только сверху, но со всех сторон с отпотевшего железа падают крупные капли. Вестовые забегали со швабрами, машинисты с отвертками - надо где поджать, где отжать гайку.

Пожалуй, без отопления лучше было, а? Трудно угодить нашему брату.

Все это пустяки, а вот что действительно скверно: каждый день приносит мне одного - двух тифозных. В лазарете я их не задерживаю и тотчас же списываю на берег.

Произвел поголовный опрос и осмотр команды. Главная причина наконец устранена - опреснители заработали и дают хотя и прескверную ржавую, но зато дистиллированную водицу.

10 октября. На крейсере - эпидемия брюшного тифа. Списано уже 20 человек. У нескольких из них тяжелые мозговые формы. Обычными судовыми мерами бороться нельзя; подал рапорт о созвании комиссии для выработки экстренных мер.

11 октября. Состоялась комиссия из врачей, судовых офицеров под председательством командира порта контр-адмирала Вульфа. Выработан ряд энергичных мер, среди которых главная - своз команды на берег, дезинфекция всего судна и командных вещей, отпуск необходимых денежных сумм.

15 октября. Все эти дни был занят дезинфекцией формалиновым газом всех помещений. Удалось провести ее весьма тщательно. Кроме того, жилые помещения вымыты сулемой, выкрашены заново. Цистерны и трубы обеззаражены текучим паром. Команда размещена в казармах на берегу, там же получает пищу.

Сегодня был на похоронах нашего фельдфебеля, умершего от тифа. При отдании воинских почестей взвод не сумел зарядить винтовок. Туда же, воевать собираемся!

18 октября. Все приняло обычный вид. Команда вернулась. Пришлось списать еще пять человек.

21 октября. В местном военном лазарете снова похороны.

Живется тяжеленько - что говорить. Случается и взгрустнется.

В кают-компании у нас редкое единодушие и согласие. Командир и офицеры - очень хорошие люди, вежливые, уступчивые; по всему видно, будем жить дружно; на судне, да еще на таком маленьком, это страшно важно. Подъем духа у всех большой - никто не ожидал, что крейсер наш поспеет. Я же прибавлю от себя, что, если это и случилось, то исключительно благодаря энергии и неутомимости офицерского состава.

Судовая команда, состоящая из довольно разнородных элементов, молодых и старых, пока представляет собой сфинкс.

Как у всякого нового судна, еще не плававшего, традиций, общего духа пока нет.

23 октября. Уход в порт Императора Александра III. Выбирая якорный канат, вытащили труп матроса-утопленника.

Глава V.

Порт Императора Александра III

26 октября. Встречены слухами о Гулльском инциденте. Первое коварство врага не удалось. Наши не прозевали{13}.

1 ноября. Все время заняты различными приемками. Списан еще один больной.

Желая во что бы то ни стало идти в плавание, он не являлся в лазарет и перенес на ногах, так называемый "амбулаторный" тиф. Когда же его уж очень донимал жар, ложился у рефрижератора. Теперь явился по случаю рецидива, сильно его ослабившего. Пришел "Олег", готовый к походу; трещину заделал, не меняя цилиндра.

2 ноября. Снег засыпает наш бедный крейсерок. Палубы, трапы обледенели. Впервые съездил в Либаву, обежал наскоро знакомые места, произвел последние закупки.

Вспоминая о милой старине, устало шагал я по либавским першпективам; и невеселы были мои думы.

Их прервал дружеский удар по плечу - оглянувшись, я узнал Жоржа Д.{14}, с которым не так давно, два года тому назад, славно охотился на диком Пуловее (у Суматры). Радостно облобызались. Он теперь на "Тереке", только что вернулся из двухмесячного крейсерства у испанских берегов.

3 ноября. Сегодня день нашего расставания с родиной. Уже проходит каналом мимо нас транспорт "Океан". Бог мой, какой это гигант в сравнении с крошкой "Изумрудом". Буксирные пароходики, ведущие его, надрываются, пыхтят вовсю{15}. В море очень свежо. Могут и отставить поход. Нет - пришел буксир и за

нами, развернул в ковше, вывел в аванпорт.

Уже на ходу к борту пристал на шлюпке Жорж Д. и передал пакет. Развернул - подарок - спасательный пояс. Спасибо милому Д.

В аванпорте выстроились готовые к походу "Олег", два вспомогательных крейсера "Рион" и "Днепр" (бывшие пароходы Добровольного флота{16} "Смоленск" и "Петербург"), "Океан" и пять миноносцев{17}.

Кругом свинцовое небо; море ревет, через гранитные глыбы мола высоко хлещут валы. Знатно трепанет сегодня. Уходим! Уходим! Сообщение с берегом приказано прекратить. Приехал командир порта контр-адмирал Ирецкой, простился, пожелал счастливого плавания. Уходим! Настроение у всех самое радостное. Быстро бегут последние минуты. Торопливой рукой набрасываются прощальные строки.

Маршрут наш держится в секрете. Отсылать письма надо в Главный морской штаб. Их будут пересылать не по почте, а с особыми курьерами; можно быть уверенным, что не пропадут и дойдут по назначению быстро и заблаговременно.

Над головой на верхней палубе послышался дружный топот ног - это поднимают паровой катер. О борт бьется портовая шлюпка.

- Примите письмо! Скорее! Ловите его!

- Без марки?

- Ничего - дома доплатят.

Стройный "Олег" уже прошел ворота. Вот из его левого борта сверкнул огонь, вырвалось, развернулось облачко дыма - начался прощальный салют. Бум! Бум! Раздается равномерно то с правого, то с левого борта "Олега".

"Всех наверх! С якоря сниматься!" - залились дудками боцмана.

"В машине! Малый ход вперед! Шары на малый ход!"

"Прибавить пять оборотов!" Дзинь - дзинь!.. Дзинь - дзинь - дзинь!.. трещит рукоятка машинного телеграфа.

Все на своих местах; свободные высыпали наверх, снимают фуражки, крестятся, бросая последние прощальные взоры на покидаемую родину. "О, Родина, чье сердце не дрожит, тебя благословляя"...

Прошли ворота. Вот первый вал с седыми закудрявившимися гребешками ударил крейсер, качнул его, обдав всю палубу фонтаном брызг, затем второй, третий...

Без единого слова жадными глазами мы впиваемся в удаляющийся от нас берег, с которого из береговых батарей уже гремит ответный салют. Крейсер стремительно бросается с боку

на бок, зарываясь в воду по самые борта.

На правом траверсе на подветренной стороне у каждого из судов под защитой от волны идут миноносцы - сердце трепещет, когда глядишь на эти утлые хрупкие суденышки.

Бог мой, как же их валяет! Весь киль обнажается, того и гляди - вот-вот судно перевернется килем вверх. Что значит качка "Изумруда" в сравнении с этой! Право, там герои какие -то, фокусники, акробаты. Потом, вглядываясь в "Олег", "Океан", "Рион", "Днепр", в особенности в "Океан", которые идут словно вкопанные, почти не дрогнув, буравя острыми носами воду, мы убеждаемся, что в сравнении с этими судами жалкая щепочка "Изумруд" играет такую же точно роль, как и миноносцы - в сравнении с нами. Несмотря на ветер и холод эта ночь проведена наверху. Внизу, благодаря не совсем еще наладившемуся паровому отоплению дышать нечем.

Много еще разных невзгод нас ожидает, ну да авось с помощью Божьей все перетерпим.

Вот я снова на переломе своей жизни. К чему он приведет, чем кончится почем знать. Уныния, впрочем, нет ни малейшего. Прежние неизвестность и неопределенность положения томили гораздо больше.

4 ноября. Все заняты писанием на крошечных бумажках: с нами взято для практики тридцать почтовых голубей. В 150 милях от порта Императора Александра III мы должны их выпустить. Письма написаны, свернуты, заложены в гусиное перо, залеплены воском, подвязаны к хвостовым перьям.

Голуби совсем ручные, не боятся. Открыли корзинку, гладим их руками не летят, оглядываются по сторонам, точно ориентируются, а лететь все не хотят - вдруг сразу сорвались целой стаей, взвились высоко, высоко и взяли верно обратный курс.

Экие умницы - ну, конечно, уж эти-то в целости донесут наши весточки, лишь бы заведующий ими не поленился их послать. К своему письму я даже семикопеечную марку приложил.

Ночью прошли Борнгольм, Аркону, далее (по некоему недоразумению из-за головного "Олега") стали на якоря, потом снова двинулись. К рассвету подошли к берегам Дании. Сильный туман прояснило. Оказалось - стоим близехонько к берегу, "Днепр" даже устопорился на мель. Отряд обошла датская миноноска, командир ее приветствовал нас.

Приняли лоцманов. Местечко на берегу носит название что-то вроде Феммернберга.

Поминутно находит туман. Сигнал за сигналом: то "приготовиться к походу", то "отставить".

Наконец двинулись. "Днепр" сошел благополучно своими средствами. Прошли три шага вперед. Снова слышно: "Стоп, машина! Отдать якорь". Густой молочной пеленой стал туман. Вести дальше лоцман не берется. Здесь на каждом шагу узкости, острова, камни.

5 ноября. Снялись. Силуэты судов едва видны в тумане. Ежеминутно налезаем друг на друга. Чуть отошли - потеряли из виду передний корабль.

С нами отбился "Океан" и три миноносца. Беспроволочный телеграф почему-то не принимает депешу "Отдать якорь". Прояснило. Прибавили ход и нагнали головной отряд.

Снова туман. Ночевка на якорях. Ветер в одну сторону, теченье в другую. Стоим по течению, "лагом" (боком к волне) - треплет. Каждые пять минут бьют "рынду" (колокол, предупреждающий встречные суда).

В девять часов вечера затрещал пронзительный тревожный звонок ("все наверх!") - выскочили, сломя голову. Ошибка - не та кнопка. Огни потушены, электрический прожектор тщетно старается осветить мглу. В снопе света клубами дымится туман. До Скагена 22 часа ходу. Уголь и воду уже экономим. Перешли на консервы.

6 ноября. Лазарет переполнен. Много специальных глазных больных: низкие трубы крейсера сильно дымят, заносят углем; раскаленные мелкие частицы пристают к роговице, вызывая ожоги.

Офицеры от бессонных ночных вахт сильно переутомились, а команда повеселела - в лазарете из соседнего четвертого отделения доносятся звуки гармоники и песни. Поют на судах свой репертуар, как я всегда замечал, больше хохлы - музыкальный народ.

Я занялся отчетностью - накопилось ее - тьма. Надо писать, благо сегодня не качает.

7 ноября. Весь день бежали хорошим 15-узловым ходом; узкий длинный "Изумруд" на волне извивается, как угорь.

Командир "Олега" Л. Ф. Добротворский, которому поручено командовать отрядом, не скупится на "фитили". "Пушки" (одиночный выстрел с подъемом позывных провинившегося судна означает выговор) так и сыплются. То и дело то одно, то другое судно посылается в наказание в хвост отряда.

Маленький "Изумруд" исправнее других. Нас сопровождают конвоиры датчане, поджидая и треплясь в море на маленьких миноносках и пароходиках. К вечеру замотало. Категату отдана должная дань. В половине второго ночи пришли в какую-то дыру. Тускло мигает вдали огонек маяка. "Буря мглою небо кроет,

вихри снежные крутя". Треплет мелкая крутая волна, которой мы предпочли бы океанскую зыбь. Говорят, мы ждем немецких угольщиков и здесь будем производить свою первую погрузку{18}.

Глава VI.

Скаген

8 ноября. Это Скаген. Берега еле видны. По правилам нейтралитета подходить ближе, вступать в трехмильную береговую полосу мы не имеем права. Чуть ближе трех миль - уходи тотчас же или разоружайся. Мы, ведь, теперь всесветные бездомники и скитальцы.

Объявился немецкий пароход "Mimi", уже с неделю ожидавший где-то поблизости, отдал якорь неподалеку от нас.

Снова нашли туман и зыбь. Для погрузки угля день пропал. К вечеру стало стихать. "Изумруд" подошел к транспорту "Океан", долго заводил перлиня, стараясь как можно осторожнее стянуться борт о борт. Стянулись. Всю ночь грузили уголь - все - и санитары в том числе. В лазарете работа: то и дело приходят раненые - с помятыми пальцами, оторванными фалангами и т.п.

9 ноября. Под утро сразу засвежело, развело волну. Погрузку прекратили и едва успели отойти. Все-таки легонько стукнулись, помяли себе фальшборт. А тут уже заревело вовсю. Стоявший на бакштове второй номер вельбот не успели поднять: его оторвало и унесло. Хорошо еще, что дневальных на нем не было. В случае какой-нибудь аварии нам придется туго. В порту Императора Александра III мы только что сдали на транспорт "Иртыш" два паровых катера, мешавших углу обстрела двух 120-мм орудий. Теперь и спасательного вельбота лишились. Два миноносца не выдержали и по случаю каких-то поломок пошли к Фридрихсхафену.

Мы продолжаем тоскливо выворачиваться на одном и том же месте. В большом количестве это вещь нестерпимая. Нельзя ни дела делать, ни спать. От души завидую своим коллегам на соседних судах. Трудно вообще не плававшему человеку представить себе всю неприглядность судовой обстановки: сидим мы, конечно, уже исключительно на консервах, а выбор их, благодаря неопытности молодого мичмана, заведующего кают-компанейским столом, оказался из рук вон плохим. Названия разных фрикассе казались очень соблазнительными, а на деле вышла форменная отрава. Мы их из-за границы выписали, таможне уплатили большую пошлину, а теперь и плачемся - все за борт валим, завидуя командной пище.

Судовая вода - мутная, с большим осадком кирпично-красного цвета, с привкусом машинного масла, а последние дни

даже соленая: опреснители уже испортились; нельзя ни чай, ни кофе пить. Многие расхворались от соленой водицы. Я усиленно опресняю воду в более исправном лазаретном дистилляторе, даю больным и изредка угощаю кают-компанию, как большим лакомством.

Недостатки сказываются решительно на каждом шагу. В командном помещении и в ревизорской каюте волна выбила несколько иллюминаторов вместе с рамами: три офицерских каюты полны воды, которую поминутно выносят ведрами.

После погрузки на судне невозможная грязь. Мелкая угольная пыль забралась во все шкафы. Стирать белье приходится на палубе. Бывшие франты превратились в чернорабочих с заскорузлыми руками, но все еще упорно щеголяют белоснежными воротничками.

Сегодня не я один - многие "травят канат" или "ездят в Ригу" - ну, не обидно ли это, стоя на якоре? Встречаясь, мы бросаем друг на друга иронические взоры и спрашиваем: "Что? Дошел ли ты до грунта и хорошо ли тебе там?" (разговор водолазов по телефону, их обычная первая фраза при спуске).

Должен констатировать грустный факт: в лазарете снова три тифозных. Неужто каждый день будет приносить мне новых?

Собравшись к шести часам за столом в кают-компании, неунывающие россияне не жалуются, а знай только подтрунивают друг над другом. Есть у нас большой комик - младший инженер-механик N., молодой технолог, новичок во флоте, призванный отбывать воинскую повинность; он под тужуркой носит шнур, на шнуре револьвер, компас, перочинный нож и еще какие-то предметы. Сегодня им подан командиру рапорт, в котором он просит возвращения суммы, издержанной им на приобретение револьвера для принятия "активного участия в бою". Тот, кто знает его невозможную близорукость, может себе представить, до чего комично звучала эта фраза в рапорте.

Каждый вечер в ожидании минной атаки, прислуга разводится по орудиям, все ложатся спать, не раздеваясь и не зная, где проснутся. От веселого нашего житья судовой фельдшер в шесть часов вечера хватил изрядную дозу морфия, стонет, катается в судорогах. Я ничего не пойму. Наконец, слышу, бормочет: "Дайте умереть спокойно... морфий!" Пошла тут работа: и кофе, и коньяк, и эфир под кожу, горчичники, растирание тела. А тот уже погрузился в глубокий сон, разбудить не можем, зрачки сузились, пульс упал; решил впрыснуть атропин. А море как нарочно разгулялось, штормуем, никак не удается на качке отвесить лекарство, хоть плачь! Атропин - сильный яд, нужна большая точность. Наконец справился. После впрыскивания сразу

стало лучше.

Откуда фельдшер мог достать яд? Все сильно действующие средства у меня под замком. На другой день все разъяснилось: по указанию фельдшера я достал из его шкатулки порядочный запас морфия, взятого из железнодорожной аптеки, где он служил раньше.

Глава VII.

Фридрихсхафен

10 ноября. Не выдержали и мы - отошли от больших судов миль на 16, придержались ближе к Фридрихсхафену. Туман, рассеявшийся на несколько мгновений, открыл нам небольшой городок. Стало стихать.

К нам лихо, без шума, точно паровой катер, с одного раза пристал "Mimi"; качаемся вместе с ним, борт о борт, с заведенными кранцами, продолжаем погрузку. Нечаянно утопили десять мешков угля. С "Mimi" удалось раздобыть свежей провизии, за бешеные деньги, конечно.

Прибывший из Фридрихсхафена консул сообщил, что датчане просят нас честью уйти от них, что уже возник конфликт между державами, посланники обмениваются нотами. Франция и Испания будто бы совсем отказываются нас принимать. Не с целью ли ускорить наш уход консул прибавил, что на днях рыбаки неподалеку от Скагена видели субмарину (подводную лодку). По его словам из Дании выслано много японских шпионов{19}.

К вечеру подошла датская миноноска. Командир ее передал в рупор просьбу уйти от нейтральных берегов. Мы продолжаем с азартом грузить уголь.

Подошел вторично: "Я имею приказание после третьего предупреждения арестовать вас".

Ничего не поделаешь - приходится уходить, не доприняв угля и вовсе не приняв пресной воды. Будем питать котлы полусоленой водицей собственного изготовления.

С миноноски кричат в рупор: "Запрещается передавать какую бы то ни было почту". На это командир "Mimi" замечает презрительно: "Pst, c'est pour les enfants"{*4}, и берет всю нашу корреспонденцию. Фельдшер поправляется. Вечером выслушиваю его чистосердечное раскаяние.

Глава VIII.

Немецкое море

11 ноября. Немецкое море после недавнего шторма встретило нас большой зыбью. Ночь проведена без сна на верхнем мостике. Почти все офицеры собрались здесь. Мостик делает громадные размахи; боковые его крылья, того и гляди, уйдут в воду. Мы

крепко ухватились руками и ногами за стойки и поручни. Со стороны, пожалуй, довольно забавно глядеть на эти эквилибристические телодвижения, да делать-то их вовсе не забавно - и скучно, и устаешь скоро. Нос судна весь уходит в воду. На баке не пройти. Брызги обдают с головы до ног; везде скользко, мокро; держаться надо крепко, а то упадешь и расшибешься, да и вылететь за борт вовсе не так мудрено. Чтобы пройти благополучно по палубе, по которой свободно с борта на борт гуляет вода, надо крепко держаться и по временам виснуть на леере (канате), протянутом вдоль всего судна. Нет-нет и какая-нибудь плохо принайтовленная вещь сорвется с места и ну гулять по палубе - береги тогда свои ноги.

Все же наверху лучше, чем в душной, темной и холодной железной клетке-каюте, где чувствуешь себя точно в могиле. Ведь электричество по-прежнему не действует, несмотря на все старания энергичного минного офицера лейтенанта М. Е. Заозерского. Беспроволочный телеграф и прочая сигнализация замолкли. Отопления тоже нет - очень берегут воду и пар.

В лазарете к тифозным прибавился один рожистый.

Как хорошо было бы, думаю я, если бы не было сейчас никакой войны, да не гнали бы нас в шею, а позволили заходить в порта, прятаться от непогоды, во благовремении иметь и водицу и провизию свежую, да больных, тяжелых и заразных, не таскать с собой, а списывать на берег.

12 ноября. Зыбь улеглась. На рассвете проходим место печальной памяти Гулльского инцидента. Масса паровых и парусных рыбачьих шхун, выползших на рыбную ловлю; некоторые из них пренахально лезут под нос, не признавая никаких свистков. На сей раз миновали их благополучно, без всякого инцидента.

Как и следовало ожидать, уже обнаружился недостаток в пресной воде. На предстоящий восьмисуточный переход до Танжера угля достаточно. Но если станем усиленно опреснять воду, угля не хватит. Сигналим "Олегу" о нашем горе. Возникает вопрос, куда лучше зайти, чтобы принять с "Океана" воду, в Гавр или Дувр? Французы или англичане? Снова нарушение нейтралитета и т.п. Какая скука! После долгих колебаний решаем, что враги - англичане, пожалуй, будут снисходительнее к нам, чем друзья и союзники - французы. Идем в Дувр.

Глава IX.

Дувр

13 ноября. К вечеру в тумане отдали якорь близ Дувра - по ошибке ближе, в 2 1/2 милях расстояния. Торопимся начать погрузку, а тут туман. Когда чуть-чуть прояснится, видны огни

Дуврской набережной, масса судов.

Здесь страшное движение. Решено переменить место, идет выхаживание якорного каната. Электричество вдруг гаснет, гаснут отличительные огни, все судно мгновенно погружается в абсолютный мрак. Пока зажигают масляные фонари, справа на траверзе показывается красный огонь, затем и зеленый какое-то судно держит курс прямо на нас. Ближе, ближе... Несколько очень скверных мгновений... пароход должен сию минуту разрезать наш "Изумруд". В это время успели зажечь масляные фонари, а одновременно стало разгораться слабым светом и электричество. Судно положило руля и прошло под самой кормой.

Это был большой океанский пароход, весь освещенный огнями сверху донизу, переполненный пассажирами, смотревшими на нас с борта.

Вот как мы живем и какими ощущениями ежедневно пробавляемся.

14 ноября. Мы стоим уже на бакштове у "Океана" и по длинному шлангу-брандспойту качаем воду. Проработали всю ночь, приняли 160 тонн, осталось 30, а командир "Олега" уже нас торопит, поднимает сигнал: "Командиру "Изумруда" выговор за медленное исполнение приказаний". С целью экономии в угле и воде "Океан" берет нас на буксир.

Глава X.

Английский канал

Вошли в Ла-Манш. Скоро выйдем и в Атлантику, где нас уже поджидает здоровенный штормяга от норд-веста. Вот он ревет, завывает в снастях, а простора ему в канале нет, разгуляться негде.

В Атлантическом океане нашему крейсеру предстоит самый трудный экзамен. Постройка-то наша известная, заклепки уже теперь вываливаются. Поглядим, какова наша остойчивость; сравнительно с "Новиком" у нас в верхней части судна нагромождено две лишних мачты, три лишних минных аппарата, два больших орудия, мелкие скорострелки.

Да! Вот еще сюрприз: на нашем правом винте оказалась намотанной рыбачья сеть; заметили ее слишком поздно. Так и идем.

Пишу, а электричество снова погасло, оставив меня с неоконченной фразой и пером в руке.

В голове рождается мысль: а что, если вся наша готовность такова? Не придется ли нам, злополучным аргонавтам, бросить свои мечты, застрять в каком-нибудь чужом порту и доканчивать свою постройку, свои испытания? Не ждет ли нас колоссальный крах и скандал где-нибудь по дороге?

Крутом тьма. Зги не видно. Слышно как ревет-стонет машина.

Каждое утро я, входя в кают-компанию, приветствую товарищей: "Здравствуйте, Панове! Что, есть ли еще порох в пороховницах? Не иступились ли сабли, не погнулись ли казаки?" "Нет, нет", - отвечают мне, смеясь.

15 ноября. Идем под южным берегом Англии на буксире у "Океана". Тихо, не качает, то есть качает, да очень мало, что с нашим суденышком редко бывает. И писать можно - не трясет: машина, ведь, не работает.

Здесь, в канале часто находит туман. При большом движении это грозит столкновением. Поминутно слышно: дзинь - дзинь - стоп машина и завывание сирен. У громадного "Океана" высокий фальцет, а у крошки "Изумруда" густой мощный бас; казалось, следовало бы наоборот.

Огромные океанские пароходы то и дело выныривают навстречу из тумана. Трехмачтовый парусный барк скользнул в трех саженях по правому борту.

Пока Господь нас милует и грехи наши терпит.

Меня позвал командир: вижу, сидит на диване в уголке, сгорбился.

- Что с Вами?

- Что-то не по себе, руки и ноги точно не мои, спины не чувствую.

Устал наш богатырь, переутомился: разные инциденты, неисправность судна, вечные поломки, бессонные ходовые ночи, ответственность за все извели и его наконец.

Уговариваю его немного отдохнуть:

- Все это пустяки, пройдет. Серьезного ничего нет. Завтра вы встрепенетесь и будете как ни в чем не бывало. До Бискайки успеете вполне отдохнуть.

Глава XI.

Испания

Отогреваемся южным солнышком в прелестном уголке Испании, отдыхаем от Бискайки. Ух! Ну да и трепануло же нас! С овчинку небо показалось...

Зашли сюда только на денек, вопреки всяким расписаниям. Греемся и уголь грузим.

Что за солнышко! Что за небо! После туманов, заунывных свистков сирены, оглушающей рынды - какой покой! Здесь прямо рай земной. Бог с ней, с войной! Завтра опишу переход поподробнее, а сегодня уж лучше отдохну.

Глава XII.

Бухта Понтевердо

Первую половину Бискайки мы прошли по-хорошему, на

второй нас захватил здоровенный шторм от норд-оста, клавший боком на 35°.

Плаваю я не первый год, видал, можно сказать, разные виды, но жутко было чувствовать себя на такой ненадежной крохотной скорлупе, шириною посредине не более четырех сажен; видеть эти горы и пропасти, разверзавшиеся перед нами. Вылететь за борт не представляло ни малейшего труда. На всем крейсере не было ни единого уголка, где можно было бы чувствовать себя в безопасности. Стулья, тяжелые столы, ящики срывались с места, шкафы растворялись, из них с грохотом вылетали разные предметы, которые, того и гляди, могли проломить голову.

По палубе волною ходила вода. Время от времени мы черпали всем бортом; вельбот, висевший высоко на талях, весь уходил в воду. Казалось, этак нас и вовсе зальет. Каюты ревизора, двух механиков по обыкновению были полны воды, но выбирать ее уже было нельзя, поэтому вода стояла и в проходе. Особенно тоскливо приходилось на грозных девятых валах.

Первый экзамен остойчивости был выдержан, однако, с честью. Крейсер, не имевший боковых килей, делал большие стремительные размахи, но перевертываться не желал. Совсем Ванька-встанька.

В "свободное от занятий" время (какие уж там занятия!) я устраивался наверху в задней штурманской рубке - на диване. Под спину валик, ногами в опрокинутый стол, стул упирается в ящик, ящик в переборку. Благодаря таким приспособлениям, можно было не ерзать с места на место, читать и даже полудремать, вспоминая иное - тихое, мирное и безмятежное житье.

Когда прошли Бискайку и за мысом Финистерре скрылись от норд-оста, стало значительно тише.

Днем неподалеку от нас вынырнул кит, пустил столб воды. Мы уверяли вахтенного начальника, что он ошибся, что это-то и была подводная лодка и ее перископ, а не струя воды.

У нас опять скандал - уголь на исходе.

Засигналили...

17 ноября. Звездной ночью заметили на горизонте силуэт судна, идущего без огней встречным курсом, открыли прожектор - миноносец. "Олег" и "Изумруд" держали его в луче, он сейчас же повернул, открыл гакабортный (кормовой) огонь и давай уходить полным ходом. Командир говорит, что у французских военных судов принято ходить ночью без огней.

18 ноября. В час дня длинной бухтой, минуя ряд высоких гористых островов, покрытых внизу свежей зеленью, а вверху снегом, мы вошли в бухту Понтевердо.

В трех милях белеется городишко.

Наша мать-кормилица "Океан" стал посреди, а "Олег" и "Изумруд", точно детеныши, ошвартовались по бокам. В сравнении с "Океаном" даже "Олег" кажется крошкой.

На скорлупках-челноках окружили нас мальчуганы-испанцы, с громадными черными глазищами и длинными густыми ресницами. От берега отвалила шлюпка с офицерами. Ну, думаем, идут нас выставлять.

На борт взошли capitano del porto{*5}, таможенный офицер и с ними театрально одетый альгвазиль{*6} - жандарм с преогромными усищами. Мы хорошо угостили офицеров шампанским, и инцидент был исчерпан. Испанцы решили телеграфировать своему правительству, что у нас серьезные повреждения в машине и т.п. Впервые получили газеты - местные, конечно. О войне много, но толком ничего не разберешь. В Артуре горит угольный склад. Ох, уж этот Артур! Мы избегаем и говорить о нем. Веселое житье! Шли - качало. Пришли тут-то бы и отдохнуть - нет, грузи уголь. Снова превратились в арапов, офицеров не узнать, а команду и подавно. А затем - мойся соленой водой пресной не дают.

Ужасно бесит специальная особенность нашего судна - валкость. На рейде тихо, а его валяет градусов на 15, совсем пьяное судно. Остальные суда стоят как вкопанные.

По отвесному штормтрапу взобрался я на борт гиганта "Океана" - палуба здесь, хоть целый полк разводи. Узнал, что Н. здесь старшим врачом. Грустны бывают наши врачебные свидания. И это почти всегда. Встретятся офицеры: живо обед, выпивка, разливанное море до поздних часов. Доктора же или не пьют, или и пить-то толком не умеют, а большей частью уединятся где-нибудь в уголке и делятся впечатлениями, от которых только тяжелее на душе становится. От того-то, будучи часто очень дружны, врачи редко ездят друг к другу. Н. сидит злой, как черт, ругает на чем свет стоит всех и вся. Человек он семейный, а вот уже четыре года этаким манером болтается. С "Николая" его сразу перевели на "Океан". По старой дружбе Н. снабдил меня кое-какими медикаментами и подарил носилки собственного изобретения. Обедал я на "Океане" за столом с чистой скатертью и чистыми салфетками - очень хорошо!

Вернувшись до мой, застал только одного capitano del porto; он у нас в этот день и завтракал, и обедал. Заплетавшимся языком, немилосердно коверкая французский язык, подвыпивший capitano del porto объяснял, что, несмотря на то, что он capitano del porto, ему казенной шлюпки не полагается, и вот, чтобы поехать к нам, он должен был унизиться и просить таковую у

таможенного офицера. Последний поставил условием взять и его с собой хотя бы под тем предлогом, что у русских может быть контрабанда - чай и сахар. Теперь capitano del porto стыдился подозрительности своего спутника и все повторял: "Oh, cet officier cochon (кочон){*7}" или "Quelle cochonnerie (кочоннери)!{*8}" и без конца возвращался к этой теме. Пойманный за пуговицу, должен был и я выслушать сказочку про белого бычка.

Вечером я нанес визит другому судну, побывал на "Олеге" у старшего врача В. П. Аннина. Лазарет у него тоже переполнен больными. Младший врач О. О. Ден лежит с гнойным воспалением обоих слуховых проходов, сильно лихорадит. Плохо болеть нашему брату - морскому врачу.

Глава XIII.

Атлантический океан

19 ноября. Рано утром снялись и ушли в Танжер, так и не получив с берега обещанной пресной воды. Ночью на нас очень долго и нахально налезал сзади какой-то коммерческий пароход; наконец ему был пущен под самый нос, в рубку, луч прожектора. Ослепленный пароход сразу шарахнулся в сторону и отошел. Нас, конечно, знатно валяет. Только на этот раз - настоящая океанская зыбь, которая хотя подчас и кладет чуть не вверх тормашками, но делает это ровно, спокойно, методично; каждый размах можно предвидеть, рассчитать и вовремя упереться руками и ногами. Но нет ничего хуже мелкой беспорядочной зыби - толчеи в Немецком море, Бискайке (бр-р!), Средиземке тоже.

Обедаем, как всегда, со "скрипкой": это деревянные рейки, натянутые вдоль и поперек - в гнезда ставится посуда. Впрочем и ставить-то нечего: все давным-давно побито - бокалов, рюмок, соусников нет, стаканов осталось пять штук, чай пьем из пустых горчичниц. Идем 11-узловым ходом, как всегда с капризами электричества.

20 ноября. Весь день стирали лазаретное белье только для того, чтобы его тотчас же на леерах прокоптить углем и сажей.

Прошли мыс Рокка, мыс Сан-Винцент - стало потише. "Океан" получил приказание идти вперед. Безмолвно разошлись с английским военным судном "Halcion". Вечером наблюдал восход звезды Сириус, часто вводящей в заблуждение неопытных моряков, принимающих ее за корабельный огонь.

Глава XIV.

Танжер

21 ноября. Оставив влево Гибралтарский пролив, зашли в открытую, совсем не защищенную с моря Танжерскую бухту, находящуюся на северном берегу Африки, во владениях Мароккского султана. Здесь стоят французское судно

"Gendarmes", "Рион", "Днепр", четыре миноносца, не заходившие в Понтевердо, и "Океан". Миноносцы выдержали высокую марку. Честь им и слава! Пятый, миноносец "Пронзительный", отстал по случаю повреждения в машине и должен был зайти в Брест.

Салютуем нации 21 выстрелом.

Судно окружили со всех сторон вороватые и назойливые арабы - продавцы ягод, апельсинов и (тайно) рома, джина: бутылки с этой целью на веревочках спускаются в воду и подводятся к борту, а матросы выуживают их как рыбку. Мы отгоняем шлюпки, окачивая их брандспойтами; арабы галдят.

Приехал русский министр-резидент г. Бакерахт.

Из штаба нет ни одного письмишка. Во французских газетах сбивчивые сведения об Артуре. Ясно одно: нашего прихода ему не дождаться. Местный немецкий консул предупредил нас: где-то между Азорскими и Канарскими островами обошла вокруг немецкого парохода подводная лодка - неизвестно чья. На другой день пришло сообщение из Петербурга о том же.

Здесь очень хорошо - тепло, бирюзовая вода, благорастворение воздухов. Война кажется еще такой далекой, несмотря на всякие тревоги, ночные освещения боевыми фонарями.

"Рион" и два миноносца ушли вперед.

С моря идет крупная зыбь. Погрузка угля продолжается и ночью на качке. Но вот конец ей: испортился якорь у динамо-машины - судно погрузилось во мрак.

В Танжере я уже второй раз и снова ни ногой на берег. Мой единственный помощник - фельдшер - пьян вдребезги. Его примеру последовал и старший санитар. Пришлось запретить им выдачу чарки.

Впоследствии я узнал, что для них это было не наказание, а одно удовольствие: за невыпитое вино, как полагается, получалось деньгами, а ежедневная порция, благодаря дружбе с баталером, продолжалась выдаваться по-прежнему - только тайком. На флоте до сих пор все еще существует обычай выдавать в плавании команде полчарки водки{*9} два раза в день (чему, между прочим, ужасно завидуют солдаты). Несмотря на научно доказанный вред подобных ежедневных приемов алкоголя, с наступлением кампании команда начинает на судне систематически приучаться к нему. Молодые парни, только что пришедшие из деревни, первое время боязливо удерживаются от чарки, а потом впиваются и без нее уже страдают отсутствием аппетита; лишь очень немногие из них к концу службы бросают пить, чтобы скопить домой малую толику денег. Поплававши достаточно на своем веку и в мирное, и в военное время; я

превратился, в конце концов, в заклятого врага чарки. Относительно выдачи чарки уже не раз поднимался вопрос; было много и комиссий и подкомиссий - все-таки чарка пока еще прочно держится в российском флоте. "Руси веселие есть пити".

* * *

По описанию тех, кто был на берегу, город Танжер сам по себе мало интересен, вполне восточного характера, грязный. Много евреев библейского типа, говорящих по-испански. Они зажиточнее туземцев; дома их отличаются более богатым видом и всегда выкрашены в голубой цвет; дома мусульман белого цвета. Немного домов с европейскими фасадами; самих европейцев несколько сот человек. Имеются почты английская, французская, германская. Город расположен на склоне горной местности; чем выше, тем более отдельных вилл, в которых преимущественно живут аккредитованные дипломаты европейских государств. Высоко на горе виднеется новенький частный французский госпиталь, всего на 15 коек. Туда был перевезен с "Авроры" раненный в Гулле священник-монах отец Анастасий{20}. С размозженной в плече рукой он был слишком слаб, чтобы подвергнуться операции вылущения плеча, и скончался через сутки. На улицах Танжера большое оживление: арабы, бедуины, суданцы, босоногие всадники, вооруженные разнокалиберными фузеями, погонщики мулов, ишаков - все это толкается, суетится по узким артериям города, кричит, ругается.

Марокко производит значительную торговлю живым скотом и хлебными злаками, направляя все через Танжер в Гибралтар, куда переезд около трех с половиной часов. Вечером европейцам на улицах небезопасно. Есть несколько полуевропейских ресторанов весьма непривлекательного вида.

Гиды, как всюду на востоке, показывают секретно в разных квартирках местных танцовщиц, молодых и очень красивых женщин, танцующих в костюме Евы, за что дерут высокую плату.

В окрестностях Танжера богатая охота, верхом и с пиками на громадных кабанов. Последнее время вся страна в мятеже, и поэтому выходить, хотя сколько-нибудь, за пределы города весьма опасно. Повстанцы - голытьба стараются изловить какого-нибудь неосторожного европейца, за которого потом требуют громадный выкуп.

Климатические условия Танжера очень хвалят.

22 ноября. Командир "Олега" настаивает на уходе сегодня же вечером, а у нас недопринято 600 пудов провизии и почти весь запас пресной воды.

"Океан" из Танжера должен вернуться в матушку Россию. Сдал на него двух тяжелых тифозных, а третьего, уж больно

необходимого минера - оставляю у себя. Он поправляется.

Сегодня пришла с моря английская миноноска, понюхала и ушла прочь. Вечером учился обращению с боевым фонарем и светил с час; на зыби это не так-то легко.

23 ноября. В девять часов утра, так и не дождавшись пресной воды, вышли из Танжера вдвоем - "Олег" и "Изумруд".

Перед входом в Гибралтарский пролив оставили влево мыс Трафальгар, где происходило известное морское сражение.

Вот справа Цеута, а слева высокая Гибралтарская скала; в глубине залива много английских военных судов. Мы с завистью насчитали шесть броненосцев-гигантов - все одного типа. Вот нам хотя бы одну такую парочку!

Пройдя далее, увидали под вице-адмиральским флагом английский броненосец, занимавшийся стрельбой. Обменялись салютом в 13 выстрелов.

У нас очень мало пресной воды; вдобавок что-то неладно в кормовой машине: откуда-то куда-то протекла вода. Из задней трубы вместо дыму вырывается белый пар.

В 7 ч 30 мин вечера: "Стоп машина!" - в двух котлах вода вытекла. "Олег" ушел далеко вперед. Сигналим в небо вспышками прожектора, просим позволения идти за водой в ближайший порт Малагу (на 50 миль назад).

"Олег", которому мы своими вечными неисправностями, что называется, "осточертели", сигналит: "Идите... куда...хотите..." и, немного погодя, смягчившись: "Купите... нам...вина...". Последние вспышки на горизонте едва можно разобрать.

До свидания.

Глава XV.

Малага

24 ноября. К восьми часам утра доползли до Малаги, но как! Осталась последняя капля воды. Все хорошо, что хорошо кончается. Стали далеко, далеко. На скатах гор, утопая в зелени, раскинулся большой город со 135 000 жителями.

Командир немедленно отправился к русскому консулу, испанцу по происхождению. Тем временем нас осадили продавцы фруктов и испанских вин. Очень хорош малагский виноград свежий и вяленый.

Мне пришлось отправиться к медицинскому инспектору порта и выправить сертификат о состоянии здоровья изумрудской команды. После Либавы это впервые я ступил на землю, которая в этих случаях кажется ужасно твердой, а собственные движения чрезвычайно легкими и воздушными.

С медицинским инспектором, говорившим по-французски так же, как я по-испански, кое-как наконец поладили.

Барон Ферзен привез от командира порта любезное приглашение войти в гавань. Это должно значительно ускорить нашу погрузку. Мы так и сделали и ошвартовались у самой набережной, где тотчас же собралась толпа уличных зевак, с любопытством разглядывавшая северных варваров.

По случаю какого-то праздника на улицах большое оживление иллюминация, ракеты. Мы любовались прекрасными сеньоритами, один из немногих недостатков которых это - чрезмерная страсть к чесноку. Я зашел в кафедральный собор - грандиозное сооружение, составляющее гордость Малаги, слушал великолепный орган.

Наголодавшись на своих консервах, мы с большим наслаждением отобедали в "Hotel de Rome", где лучшим напитком явилась вкусная мягкая вода, после судовой опресненной бурды показавшаяся прямо нектаром.

Глава XVI.

Средиземное море

25 ноября. В восемь часов утра простились с гостеприимной Испанией, определили девиацию, изменившуюся после сдачи в порту Императора Александра III двух паровых катеров, взяли курс на о. Крит через Мессинский пролив.

Вчерашнее питье сырой малагской водицы не прошло безнаказанным, и к вечеру я уже лежал совсем больной, лихорадя.

Долго я буду помнить этот переход, продолжавшийся пять с лишним суток.

Шли жестоким попутным штормом, по 15 узлов, с килевой качкой, от которой мозги в голове готовы были перевернуться. И так все пять дней. Чем дальше, тем хуже. Когда уже совсем немного осталось, ветер точно остервенился, хотел с нас последнее взять, рвал, метал, валил на бок и в таком положении нес, играл, заходил то справа, то слева, вдруг совсем неожиданно окунал какой-нибудь борт в воду; через немногие оставшиеся незадраенными люки каскадами лила в палубы вода.

Вместе с тифозными больными (у меня прибавилось еще два тифозных) сидел и я на диете, а попросту без всякой еды - за все пять суток маковой росинки во рту не было; не скажу, чтоб другим было лучше: горячей пищи совсем не варилось - выплескивало из котлов.

Худо болеть в такое время, да еще врачу. Под конец я дошел до того, что о глотке воды мечтал, как о манне небесной, а проглотить ее не мог выбрасывало вон.

Прошли Мессинский пролив. Где уж там, чтобы любоваться живописными берегами Италии, Сицилии, снежной Этной!

Миновали мыс Матапан...

Никто не спит: из койки с высокими бортами вышвыривает или на голову ставит.

Наконец, истомленный до последней степени, с высокой температурой, умудрился я забыться - кошмары душили меня - вот я в Суде, вот в Красном море, все подводные лодки, подводные лодки, ожидание взрыва... И вдруг мои сновидения переменились, я почувствовал что-то отрадное и заснул сладким спокойным сном - это санитар догадался и сам от себя положил мне на голову пузырь со льдом - блаженство!

29 ноября. Худо, худо. Не тиф ли? Этак, шутя, пожалуй, и помрешь.

Час ночи. Скрылись за островами греческого архипелага. Ветер бушует за горами, а с нами уже ничего поделать не может.

Вот и Судская бухта, укрытая со всех сторон - отдых, желанный отдых наконец! Увы, я сильно ослабел, не могу подняться, темнеет в глазах.

Глава XVII.

Суда

30 ноября. Здесь уже стоят "Олег", "Днепр" с двумя миноносцами, наш стационер - канонерская лодка "Храбрый", итальянские, французские суда.

Мне лучше; хожу, держась руками за стулья, начал правильное лечение.

Суда, по-видимому, порядочная "дыра": высокие горы, бухта точно в глубокой котловине. Днем палит солнце, вечером густой туман, пронизывающая сырость и холод.

На берегу белеется кладбище - там похоронены два офицера и 26 нижних чинов с эскадренного броненосца "Сисой Великий", убитых при взрыве 12-дюймового снаряда в кормовой башне - известная Критская катастрофа{21}.

Мы страшно удручены тем, что и здесь нет ни одной весточки с родины, ни одного письма. Несколько офицеров с "Олега" получили корреспонденцию частным образом. Говорят, командир "Олега" Добротворский послал в Главный морской штаб телеграмму такого содержания: "Офицеры, поступившие незаконно, получили письма, остальные же нет. Прошу штаб о справедливости".

1 декабря. У нас произошла смена министерства. Консервы, танжерские фрукты по недосмотру загнили в провизионном погребе и отравили воздух в каютах. Мы и так ели невозможно, а теперь в заключение уже и перерасход появился. Пришлось выбрать нового заведующего кают-компанейским столом, более опытного.

3 декабря. Вечно неисправный "Изумруд" ранее двух недель отсюда тронуться не может. Все опреснители дают соленую воду, сколько их не чини. Хорош Невский завод с его или неумением или небрежностью. Возьмем, например, такие мелочи: иллюминаторы наши почти не открываются, потому что в их замок вставлены не медные, а железные болты, быстро ржавеющие - отвертеть их чрезвычайно трудно. Зовешь машиниста: после сложных манипуляций, поливания скипидаром, удается раскачать и до половины открыть; когда же через несколько минут понадобится закрыть иллюминатор, уже нельзя - надо повторять всю процедуру снова, а волна тем временем не ждет, знай себе, поддает да поддает и заливает каюту. Палуба, конечно, протекает по-прежнему. На грудь падает уже не одна, а три капли в минуту; в минуту три, сколько за ночь решаю я арифметическую задачу в часы бессонницы. Законопатить почему-то не удается. И сколько подобных досадных мелочей на каждом шагу; они не так бы злили, если бы главное наше, существенное, было бы в должном порядке, но, увы, мы ничем похвастать не можем.

Остроумные французы наше официальное название "Догоняющий отряд" уже давно заменили в газетах другим: "Отстающий отряд". Стыд и срам! Общее настроение не из веселых. Давно уже завеса спала с глаз, и в успех нашей авантюры никто не верит. Но мы - маленькие чины, никто нас не спрашивает, наше дело не рассуждать, а исполнять то, что прикажут - не правда ли? С "Храброго" привезли несколько французских газет - известия о начавшемся расстреле наших судов в Артуре.

Проклятая "дыра"! Недаром мы, моряки, ее всегда так ненавидели. Нужно было выйти и прорываться в Чифу, Киао-Чау{*10}, куда угодно, только не засесть в этой дыре под расстрел. Все-таки, быть может, сохранили бы хотя несколько корабликов. Конечно, всех обстоятельств мы не знаем, но, как это дико кажется со стороны, этот бессмысленный расстрел в мелководном к тому же бассейне{22}.

18 декабря. Мы все еще стоим в этой опостылевшей бухте, ежедневно получаем из Петербурга телеграммы: "Скорее, скорее, опоздаете на Мадагаскар". Мы бы и рады, да у нас что ни день, то к старым поломкам прибавляются новые; теперь пошли лопаться разные трубы в машинах не только у нас, но и на "Олеге". Здешний дрянной заводишко чинил их уже несколько раз, но неудачно; посылаем теперь... в Афины. Как ни худо в пути, все же лучше видеть себя подвигающимся к цели, идти вместе с другими и не испытывать этого состояния одиночества. Без писем публика

разнервничалась страсть, ходим хмурые, злые - точно три года вместе проплавали. Я стараюсь заполнить весь свой день каким-нибудь занятием, но в свободное время тоже мрачен. Буду страшно рад, когда двинемся, хотя снова предстоят тяжелые переходы, в бурных водах, да еще при тропической жаре. Здоровье мое поправляется понемногу.

26 декабря. Собирались простоять в Суде не более четырнадцати дней, а застряли на 28. Кое-как починились, кое-чему подучились, помылись, почистились, отдохнули, хотя, повторяю, тяжело жить на судне типа миноносца, хотя и таком большом, как "Изумруд" - не жизнь, а прямо житие.

Проехаться на "Олег" и пообедать там является громадным удовольствием. Кают-компания этого судна, несмотря на первые месяцы плавания, очень сплочена и чрезвычайно гостеприимна. На "Олеге" я частый гость. Младший доктор "Олега" Ден медленно поправляется. Я удивляюсь его терпению и жизнерадостности.

Развлечением на "Изумруде" явилось устройство елки для команды. Ярко горела на юте освещенная разноцветными электрическими лампочками елка; взятые из лазарета гигроскопическая вата и борная кислота изображали родные снега. Матросы по очереди доставали билетики, получали каждый: чулки, платков полдюжину, кошель, гребень, мыло, бумагу, конверты, перья, карандаши, в отдельном узелке - орехи, яблоки, мандарины, апельсины, рахат-лукум, халву. Другие - бритву, мыльницу, зеркало и узелок. Были подарки - часы. Лучшим работникам, кроме того, - денежные награды. По палубе ходил, путался под елкой и блеял барашек - привезли его на судно совсем грудным младенцем, выкормили; теперь он покрылся шерсткой, стал ручным, никого не боится; за рулевым Камерлином бегает как собачонка; очень любит заглядывать в лазарет.

26 декабря. Всем отрядом снялись в три часа дня.

Глава XVIII.

Порт-Саид

28 декабря. Прибыли в Порт-Саид вполне благополучно. Была порядочная боковая качка, 30° крену; по обыкновению, нельзя было ни спать, ни есть, ни читать, но все чувствовали себя хорошо - привыкли.

Подходя к Порт-Саиду, на несколько часов развили самый полный ход и сделали удачный пробег, хотя полной своей скорости "Изумруд" не дал, в машине появились какие-то предостерегающие симптомы.

Вот и Порт-Саид с его черномазыми арабами и египтянами. Все старые, знакомые мне по первому плаванию места.

Недолго пробыли мы в Сайде, всего 18 часов, торопились принять пресную воду; египетская стража - заптии на своих фелуках и катерах ретиво охраняли нас, поминутно шмыгали мимо и отгоняли назойливых продавцов и шпионов.

С берега привезли шлемы, рубахи, сетки, почту, но опять не ту, что была направлена в Главный морской штаб.

Быть может, нам скоро предстоит встреча с неприятелем. Получены известия, что отряд Камимуры уже давно прошел Малакский пролив и где теперь - неизвестно.

Глава XIX.

Суэц

30 декабря. Только что стали на якорь. Выйдя 29-го в час дня, шли каналом около 17 часов.

Стали на якорь далеко в море в виду Суэца. Как в Порт-Саиде, в канале, так и здесь кругом нас все шмыгают паровые катера под египетским флагом наша охрана. В ожидании сюрпризов со стороны неприятеля мы стали служить еще исправнее и все время на чеку.

Глава XX.

Красное море

Мы уже находимся в средней части Красного моря, валяет нас с боку на бок основательно. Но все равно - я буду воображать, что штиль, и, крепко уцепившись ногами и упершись локтями в разные точки, качаясь временами на 35°, буду продолжать описание своей эпопеи многострадального Одиссея.

В Суэце приняли много угля, получили дополнительные сведения о том, что отряд Камимуры, значительно превосходящий нас силами, находится уже на острове Чагосе, на полпути между Малаккой и Джибути: следовательно, вполне возможна встреча с ним где-нибудь в Аденском заливе. Наши большие транспорты "Рион" и "Днепр" с ценными грузами ему было бы лестно захватить.

Под утро на другой день снялись. Говорили, что в эту самую ночь за нами каналом следовал под английским флагом коммерческий пароход с орудиями для японцев - приз колоссальной ценности. Но командир "Олега" спешил вперед, имея, вероятно, на этот счет какие-нибудь определенные инструкции; повторение инцидента с "Малаккой" и с "Ардовой" не особенно ведь желательно{23}. Не будучи в курсе дела, мы злились; если подобный случай представится "Изумруду", то уж мы не пропустим и без рассуждений потопим контрабандное судно.

31 декабря. Весь день гнали 15-узловым ходом, торопясь засветло пройти опасные места. Здесь страшные узкости,

коралловые рифы, мели. Берег пока еще недалек: африканский тянется милях в 30 от нас. Новый год встречен в море без особых приключений. В Суэце была оставлена телеграмма в "Новое Время" с обычным поздравлением родных и знакомых.

Дороги осталось на трое суток, то есть пятого рассчитываем прийти в Джибути. В заливе какой-то нахальный английский пароход хотел прорезать наш строй. "Олег" сделал в него два холостых выстрела, "Рион" - один. Лишь тогда он изменил курс. Большие наглецы - сплошь да рядом не салютуют и флагом. В Суэце впервые увидели акул; Красное море и Индийский океан - это ведь их царство, здесь они кишмя кишат. На ходу не видать, боятся шума винтов и удирают. С парусных судов видны чаще - за теми они сами гоняются. На сегодня довольно. Не распишешься на качке.

2 января 1905 года. Прибыли в самое пекло, дышать нечем. Над головой раскаленное железо. Весь день и ночь крупными каплями падает пот, течет струйками по всему телу. Наверху ночью спать страшно - очень сыро.

Хороши теперь лунные ночи. Море далеко залито серебристым сиянием. Среди ярко горящих южных звезд показалось уже созвездие Южного Креста. Все свободные от службы выползли наверх помечтать. Шерлок Холмс (шутливое прозвище одного офицера) разнежился и пристает ко мне: сыграйте "Кака-а-а-я ночь! О, ты взгляни на это небо голубое!" В. С.{*11}, а В.С.! сыграйте: "Кака-а-а-я ночь!"

Я вспоминаю о том, как несколько лет тому назад проходил в этих самых местах с совсем иными мыслями и впечатлениями. Как я был тогда молод! Какие отклики в моей душе вызывали все эти красоты природы! Теперь не то! Теперь я более озабочен флегмонами в лазарете; и вместо того, чтобы любоваться прелестью этой дивной ночи или играть чувствительные романсы, пойду строчить ведомость о "движении" больных на крейсере за декабрь месяц.

Затрещал барабан. Пробили сбор на молитву. Команда выстроилась на юте в каре. Поют у нас хорошо. "Воскресение Христово видевшие, поклонимся..." разносится по водам Красного моря.

Крейсер равномерно кладет с боку на бок. Привычные офицеры и команда стоят твердо на ногах, точно приросли к палубе. К ногам жмутся судовые звери, приученные выходить на молитву: барашек, кошечки, песик.

3 или 4 января (не знаю, забыл дни, потерял счет. Не все ли равно?) Умираем от жары, ходим полуголые. В судорогах и без сознания вытаскивают наверх бедных кочегаров и машинистов.

Мимо машинного люка пройти страшно: так жжет, пышет жаром. Что же творится в самих кочегарках! Попробовал я спуститься туда, полюбопытствовал, какое там! - едва ноги уволок.

У нас опять горе: нет пресной воды. Уже два котла за недостатком ее выведены. Мы на середине Красного моря. Вторые сутки сигналим, умоляем "Олега" сжалиться и дать нам воды. Куда она исчезает - неизвестно. Запаса должно хватать на шесть дней, а мы вот уже на третьи сутки караул кричим. Старший механик ходит мрачнее тучи. Наконец над нами сжалились и устроили остановку в море; стоим, конечно, не на якоре - глубина здесь ни много ни мало - 400 сажень.

Мы подошли к "Днепру", спустили "шестерку", приняли с "Днепра" шланг, несколько раз обрывали его, наконец, завели и теперь сосём, жадно сосём пресную воду сквозь узенькое горлышко шланга. Нам надо 180 тонн, а принимаем мы в час всего пятнадцать. А с "Олега" то и дело семафорят: "Скоро ли, да скоро ли?" Горе нам горькое. Что это за судно - наш крейсер. Вечные поломки, вечная обуза для всех.

Взошла полная луна и застала нас за этим занятием - качанием воды. Сквозь шланги местами сочится струйками вода; команда жадно подбирает ее, подставляет кто кружечку, кто пригоршню. Один подставил ведерко под сирену: оттуда (благодаря неисправности) нет, нет и вырвется с паром струя кипятку догадливый матрос уже полведра себе набрал.

А я хожу по лазарету, завязываю краны и бранюсь: "Санитары, не сметь трогать пресной воды, руки мыть соленой водой!" - вот до чего дело дошло!

А из воды, освещенные луной, на нас умильно глядят, любуются тупые акульи морды: ждут, не дождутся, скоро ли, мол, к нам, голубчики, пожалуете?

Эх, горе-воители! Ну, куда нам воевать-то! А еще с "Новиком" тягаться вздумали. "Новик" за границей, ведь, строился.

7 декабря. Подходим к Джибути. Совсем истомил нас зной. Вчера раздробило четыре пальца одному матросу: один пришлось отнять, три надеюсь сохранить. Работать в этакую жару невозможно. Операция благодаря качке вышла мучительной, хотя и производилась под кокаиновой анестезией.

Глава XXI.

Джибути

12 января. Сегодня я долго бродил по всему судну, отыскивая уголок, где можно было бы заняться писанием. В каютах и кают-компании невыносимо жарко. Командир предложил свою каюту, но и у него не лучше, несмотря на электрический вентилятор. Отправился на верхнюю палубу, где на юте под тентом мы целыми сутками теперь живем: работаем, обедаем, спим. У нас сейчас вторые сутки днем и ночью продолжается погрузка угля. Кругом бегают и галдят грузчики угля - сомалийцы с их однообразными криками: "Эго - эга! эго эга!" В Джибути я первый раз. На низменном плоском полуострове расположен небольшой городок. Равнина тянется довольно далеко и окаймляется высокими горами. Рейд огромный, достаточно защищенный от ветров. Вход в него довольно затруднителен. Вправо невдалеке находится огромная, покрытая коралловыми рифами, банка, которая в отлив с часу до трех совершенно обнажается.

"Олег" и "Днепр" стали далеко, остальные ближе к берегу. Кроме наших судов здесь очень много немецких угольщиков; я насчитал их 12; все большие грузовики; на днях к ним должно присоединиться еще десять. Этой флотилией командует лейтенант запаса Германского флота. Мы его величаем шутя "адмиралом". Оказывается, немцы на многие свои суда-угольщики поназначали офицеров запаса (временно, конечно), для того, чтобы из опыта нашего похода извлечь наибольшую пользу для своего флота. Они и сами не скрывают этого. Наш крейсер послали отыскивать "Рион", который был оставлен в Красном море ловить два парохода - "Zambia" и еще какой-то с орудиями и снарядами. В поисках за ним мы шатались по Аденскому заливу, Баб-эль-Мандебскому проливу и, наконец, увидали "Рион", любезно жавшимся к двум английским пароходам, делавшим вид,

будто они и не замечают его присутствия. Мы передали приказание вернуться в Джибути, и "Рион" с грустью повернул за нами, а те два - сразу дали полный ход и задымили вовсю - контрабандисты вне всякого сомнения. Дело в том, что у нас не было разрешения останавливать и осматривать другие пароходы кроме вышеназванных. Когда мы вернулись обратно, то узнали о получении телеграммы, сообщавшей о том, что настоящие-то контрабандисты прошли давным-давно - еще 15 декабря.

Нечего сказать, хороши наши сведения! За время стоянки в Джибути "Изумруд" выходил два раза на стрельбу; стрельба велась с довольно большого расстояния и, к великому нашему удивлению, отличалась поразительной меткостью. Правда, волнения совсем не было. После стрельбы, в самый разгар жары, с 12 до 14 ч, мы отдыхали, тихо колышась на едва заметной зыби залива. Утомленная команда заснула, а офицеры занялись зоологическими изысканиями. Мимо плыли огромные пестрые медузы. Лейтенант Р.{24} захотел зачерпнуть одну деревянным ведром и уронил его в воду. Ведро стало отплывать по течению. Р., отличный пловец, не желая никого будить, разделся и выпрыгнул за борт, живо поймал казенную вещь, подплыл обратно, привязал ведро к поданному нами концу, стал в него ногами, а мы давай тащить. Только что Р. поднялся над водой, как под ним в воде шмыгнула огромная акула. Мы взглянули да так и ахнули - такая их здесь масса. Все эти серебристые отблески, отсвечивавшие в глубине, все это большие и маленькие акулы. И как только мы могли позабыть о них? Дело в том, что винты наши теперь не работают, они и собрались. Когда я поднялся на верхний мостик, то с вышины еще лучше разглядел, сколько их здесь. Особенно одна парочка меня поразила - мамаша с дочкой. Мамаша толщиной с добрую корову, а длиной сажени полторы. Медленно, едва заметно шевеля плавниками, они делали тур за туром вокруг нашего судна точно на прогулке. Я глядел на них с неизъяснимым чувством, предвидя в недалеком будущем печальную возможность более близкого знакомства с ними. Потом мы решили теперь же свести счеты, изготовили крюк, нацепили кусок солонины ходят эти чудища близехонько, их спутники лоцмана даже обнюхивают приманку, а брать не берут. Я уверен, что лейтенант Р. в другой раз за борт не полезет.

Кроме акул и лоцманов ходило несколько штук очень красивых зеленых рыб с голубыми плавниками, величиной с большую щуку. Они поднимались совсем к поверхности воды. Распотешила всех одна рыбешка (не знаю названия), небольшая, темно-коричневая, с двумя парами плавников-крыльев. Я выстрелил из монтекристо{*12} и напугал ее до чрезвычайности:

она выскочила из воды и полетела, как добрая птица, чего мы от нее уж никак не ожидали. Подул ветерок, набежала рябь, и подводный мир скрылся из наших глаз. Мамаша с дочкой надолго остались у меня в памяти.

На рейде нам очень досаждают крики назойливых чертенят - маленьких сомали: они подплывают на своих душегубках-пирогах, выдолбленных из дерева, цепляются за иллюминаторы, заглядывают в каюту, высматривая, где что плохо лежит, и, не переставая, орут во все горло: "A la mer, a la mer"{*13} или "tararabumbia" и даже "viens, poupoulem viens, poupoule, viens"{*14}. Все это проделывается с тем, чтобы обратить на себя внимание и выклянчить монету, которую они тут же в воде и ловят с неподражаемым мастерством, как далеко им не кинь. Тут же в воде они и потасовку между собой заводят. У каждого на руке кожаная браслетка с талисманом от акулы: в ней зашито изречение из Корана. Акулы их действительно не трогают; но дело в том, что они гастрономы и предпочитают мясо белых.

Как-то раз меня спешно вызвали на немецкое судно "Helene Horn". На борту его в этот самый день утром умер от солнечного удара матрос, а теперь требовалась помощь другому - пораненному ядовитой рыбой. Больной орал на весь пароход. Я провозился с ним около двух часов и оставил в хорошем состоянии. Немцы угостили великолепным пивом.

Солнечные удары у немцев на их угольщиках частое явление - наши переносят жару хорошо. Уж больно много дуют пива эти немцы - чего-чего, а пиво у них всегда в изобилии. По праздничным дням немцы обязательно нализываются и на шлюпках под парусами гоняют по всему рейду, с песнями, гармониками, совсем наши подгулявшие мастеровые. Когда эта компания режет нам корму, крича "hoch"{*15}, нам видны их смешные багровые налитые пивом физиономии. На днях в одно из подобных праздничных катаний утонул старший офицер немецкого транспорта. По судам мне приходится разъезжать довольно часто: то комиссия, то консультация. Познакомился с судовым врачом Добровольного флота с крейсера "Рион" Ч. Пресимпатичный хохол, общий любимец. Мы оказались с ним земляками, оба уроженцы Херсонской губернии отыскали много общих знакомых. Так и повеяло на меня родным!

На берегу я был всего один раз. Теперь здесь зима, и туземцы кутаются, дрожат от холода в овчинах, в то время как мы умираем от жары. Тьма назойливых мальчишек окружила нас на берегу: вертятся под ногами, галдят, затевают перебранку, слова не дают сказать. Местные полицейские - высокие сомалийцы, видя беспомощное положение иностранцев, пришли на защиту и

жестоко отлупили мальчишек бамбуковыми тростями по башкам, спинам - по чему попало. Уж и не рады были мы, что за нас вступились. Но это помогло лишь на секунду.

На почте мы застали длинный хвост публики - нашей же судовой. На приеме корреспонденции работает всего один чиновник-француз, разрывается на части, а сам злой, презлой. За всю свою службу здесь он, должно быть, впервые видит такую обширную корреспонденцию; марки уже все вышли.

Городок Джибути состоит из нескольких приличных деревянных домиков, принадлежащих французам, а затем сомалийских грязных юрт-плетней, обвешанных разным тряпьем (с целью защиты от солнечных лучей); когда мы проходили мимо, из этих жалких хижин выскакивали полуголые женщины, невообразимые уроды, от которых мы с ужасом отворачивались; они говорили что-то непонятное на своем гортанном языке, но жесты их были более чем понятны.

За городом узкоколейная железная дорога ведет в Харрар.

В гости к Менелику надо собраться в другой приход, а пока поглядим гордость Джибути "Jardin des plantes"{*16}, отстоящий от города верстах в пяти. Дорога к нему скучна: солончаки, бугры, песок, редкие колючие кустарники; видны пасущиеся стада верблюдов. Попадаются грифы, подпускающие довольно близко. Мы обгоняли абиссинских воинов, с мохнатой курчавой шевелюрой, не боящихся жгучих лучей солнца и не знающих шляп; вооружение их - кожаный щит и несколько копий-дротиков. "Jardin des plantes", конечно, жалок - впрочем, он недавно разведен французами; молодые деревья усердно поливаются. Лучше других принялись гранатовые; кокосовых, финиковых пальм, бананов не видать. Почва страшно выжжена солнцем. Горы отсюда недалеко, в них водятся львы, барсы. Ночью львы спускаются и иногда подходят совсем близко к сомалийской части города и своим ревом наводят страх и трепет на жителей. Нам предложили устроить охоту. При других обстоятельствах можно было бы и поохотиться.

Обедать пришлось в городе в "Hotel des Arcades"; мы пили недурной ordinaire{*17}; конечно, набросились на устрицы, за что и поплатились впоследствии - словом, было все, что полагается по расписанию.

После недоразумений в Красном море с водой на "Изумруде" собралась комиссия инженеров; судят, рядят. Между прочим оказалось, что большинство водопроводных труб уже проедено соленой забортной водой. То здесь, то там прорвет и начинает хлестать. Я самолично подавал первую помощь нескольким трубам в аптеке, накладывал повязку из липкого пластыря, пока

не прибежали машинисты.

На днях в провизионном погребе (рядом с бомбовым) загорелась обмотка не очень приятно было слышать запах гари, видеть людей, суетливо бегавших с помпами, шлангами. Тифозных, слава Богу, больше нет; старые поправились. Есть случай скоротечной чахотки - в этом климате скрытые туберкулезные очаги вспыхивают ярким пламенем. Такого больного, конечно, оставить на судне нельзя, и он будет списан здесь в Джибути для препровождения в Королевский госпиталь в Пирее.

Среди болезней преобладают теперь ожоги в машине, фурункулы от грязи самые жестокие, множественные. Есть несколько переломов голени, ребер. Сильно зудящая тропическая сыпь появилась уже у всех. При условиях нашей жизни она не поддается лечению.

Фельдшер образумился и больше не пьет. Зато теперь старший санитар уличен в пьянстве и спаивании товарищей... эфиром. То-то я все удивлялся, почему у меня так поразительно быстро испаряются эфир, гоффманские капли. Экий народ! Я все перетаскал к себе, и теперь моя маленькая каюта наполовину напоминает аптеку. Старшего санитара пришлось сменить. "Нет у меня помощников", - повторяют офицеры мою фразу, желая подразнить меня.

Относительно ухода еще ничего не известно; может быть, и завтра снимемся, а то задержимся надолго, получим какое-нибудь особое назначение. Не прикажут ли нам остаться при транспортах, которые скопились здесь и еще подойдут?

До Мадагаскара переход дней восемь. Где теперь Рожественский? Не ушел ли он с Мадагаскара? Куда? С ним мы еще не сносились, а только с Главным морским штабом. Беспокоим, запрашиваем Штаб о каждом пустяке и ждем ответа.

По слухам, японцы хозяйничают уже неподалеку и недавно где-то на Суматре потопили шесть громадных немецких транспортов в 10 000 тонн, с углем, признав за контрабанду{25} - не стесняются, однако. Не то, что мы. Может быть, скоро и сюда пожалуют; что же - милости просим. Надоела вся эта канитель. Под влиянием неизвестности, ужасающей жары публика уже "дошла до грунта", нервничает, ссорится. Да и то правда - жизнь-то уж больно нерадостная. Инженеры травятся на непорядки в машине, старший офицер ничего не может поделать с ужасающей грязью; каждый специалист бранится по своей специальности.

Дня не проходит, чтобы со скрежетом зубным не вспоминали строительства Невского завода.

Питьевая вода мутна, солона, с громадным количеством

ржавого осадка и пренеприятным машинным привкусом. А в эту жару пьется особенно много.

Если так будет продолжаться, то нам угрожают новые эпидемические заболевания. В судовых баках весь день заваривается чай, для придания вкуса прибавляется красное вино. Лазаретные дистилляторы уже испортились и не дают дистиллированной воды.

Я давно перешел на командную порцию и консервы Малышева (щи с мясом и гречневой кашей) нахожу прямо восхитительными. За кают-компанейским столом по-прежнему самое разнообразное меню: консервированные ростбифы, битки, сосиски - нет ничего ужаснее - это буквально резина, приправленная всевозможными острыми соусами. Вместо воды мы пьем красное вино; дешевого не было, закупили дорогое. Стол обходится очень дорого, около ста рублей в месяц. Вот в общих чертах картина нашего житья-бытья.

Один из боцманов, запасной, заскучал и решил притвориться сумасшедшим, объявил себя губернатором, забегал по палубе, рыча, как дикий зверь. Попав затем в лазарет и видя, что я не собираюсь списывать его на родину, на другой же день чистосердечно во всем признался. Теперь он служит верой и правдой.

Да, от хорошей жизни не полетишь и не забегаешь губернатором по палубе. Скорее бы к Рожественскому, в его железные лапки. Не дай Бог долго стоять здесь: в этой жаре, под раскаленной железной палубой, без спуска на берег, того и гляди, вся команда перебесится.

Глава XXII.

Индийский океан

23 января. С Джибути мы уже простились, утром сегодня обогнули скалистый мыс Гвардафуй, выслали вперед на разведку вдоль берега миноносцы. "Резвый", вследствие основательных неисправностей оставленный в Джибути, возвращается обратно. Очень жаль его лихого командира Х{26}.

У южного берега Аденского залива нагнали два коммерческих парохода под английским флагом, идущих тем же курсом, что и мы, - один под самым берегом, другой мористее. Как только мы опередили их, они тотчас же изменили курс, повернули перпендикулярно к берегу и ушли по направлению к острову Сокотра, который от нас милях в 80. Не разведчики ли это, и не подстерегает ли у Сокотры наш злосчастный догоняюще-отстающий отряд Камимура? Если выйти из Сокотры 16-узловым ходом, к вечеру нас можно нагнать.

Теперь мы уже в водах Индийского океана. Грозный океан

встретил нас мертвым штилем. Сонную гладь вод нарушают поминутно выскакивающие громадные рыбы: луна, меч, пила. У самого носа крейсера стаями взлетают испуганные мелкие рыбешки и долго летят над водой.

Все обрадованы нежданным сюрпризом - штилем. Надоест, ведь, постоянно выворачиваться вверх ногами. Впрочем, на "Изумруде" теперь, кажется, уже нет ни одного человека, который не привык бы ко всем родам качки.

Глава XXIII.

Рас-Гафун

25 января. Вчера поздно вечером вошли в пустынную бухту Рас-Гафун. Невысокие горы, желтые пески, бугры. "Изумруд" принимает уголь и воду с "Риона".

Во время отдыха я попробовал заняться рыбной ловлей и с досадой вытащил пять раз подряд противных прилипал, тотчас же присасывавшихся к палубе; длина их около аршина.

На плоской голове точно подметка от резиновой галоши с множеством клапанов. Больше ничего не удалось поймать. Интересно было наблюдать, как в прозрачной, изумрудной воде резвились стаи разнообразных, разноцветных рыбешек, поглубже ходили более крупные хищники.

От берега отделился челнок, прибыла какая-то чернокожая депутация. Зверские рожи, пучки дротиков, перьев, кожаные щиты. На корме сидел, очевидно, вождь, "рас", как их здесь величают. Они что-то кричали нам; быть может, требовали уплаты дани за стоянку в водах их территории, но нам было не до них: все были слишком заняты погрузкой угля. Убедившись, что никто не обращает внимания на его особу, вождь удалился, угрожающе потрясая дротиком. Не хотел бы я попасть к нему в лапы на берегу.

Глава XXIV.

Индийский океан

26 января. Перешли экватор. На этот раз мы изменили морским традициям и не устроили шутливой церемонии - маскарадного шествия в честь Нептуна, кончающегося поголовным купанием всех, впервые переходящих экватор. Не отомстил бы нам за это Нептун!

Глава XXV.

Дар-эс-Салам

28 января. Ночью вошли в бухту Дар-эс-Салам на восточном берегу Африки, недалеко от острова Занзибара. Здесь находится немецкая фактория.

Вошли благополучно, не ткнулись ни о какие рифы, которых здесь тьма. Вперед пустили свои миноносцы; они обследовали

проход, осветили путь прожекторами. Приятно было увидеть утром, после голых выжженных солнцем равнин и скал Джибути, песков Рас-Гафуна дивную тропическую растительность, высокие кокосовые пальмы и т.п. Кругом - зеленеющие острова. Городка не видать.

Миноносец "Грозный" обошел все суда и забрал желавших съехать на берег офицеров. Удалось попасть и мне.

Подойдя к материку, мы открыли устье реки; поднявшись вверх, вошли в большое озеро, где увидали военные суда: одно бразильское, несколько германских и среди них крейсер "Герту", знакомый мне по стоянке в Таку в 1900 году. На нем развевался длинный, почти касавшийся воды вымпел - признак того, что судно после долгого заграничного плавания возвращается на родину.

На борту "Герты" теперь находился германский принц, третий сын Императора Вильгельма, лейтенант.

Все суда и здания на берегу были расцвечены флагами. К правому трапу "Герты" приставали один за другим катера с нарядной публикой, дамами; доносились звуки оркестра.

На берегу также ликование. Немцы чествовали сына своего Императора. Нам пришлось видеть парад местной милиции: рослые негры в костюмах цвета хаки отчетливо исполняли различные построения под команду бравых германских лейтенантов.

Среди этого чуждого нам веселья в сердце невольно закралось тоскливое щемящее чувство - бездомные скитальцы, мы не могли не сознавать своей заброшенности, своего одиночества. С хмурыми лицами мы бродили по городу, заходили в магазины, но никто ничего не покупал. Для чего?

За городом среди роскошной природы наши сумрачные физиономии несколько прояснились. В особенности хорошо было на опушке тропического леса у берега, где о скалы разбивался прибой. Немецкая культура, плантации, образцовые шоссейные дороги вызвали в нас должное удивление и похвалу.

На обратном пути мы зашли в казармы немецких солдат (не туземцев), в их клуб, где за столиками играли в кости и пили пиво солдаты; пиво изготовляется тут же на местном заводе - попробовали его и мы великолепное. В саду различные приспособления для гимнастики, для игры в футбол. Вид у людей бодрый, веселый, но не распущенный. Вообще немцы молодцы.

Вечером я и доктор Аннин очутились в затруднительном положении: нужно было переночевать, да негде. Немногие гостиницы оказались битком набитыми приезжими. Наконец один хозяин сжалился и устроил нас на веранде во втором этаже

гостиницы на лонгшэзах.

Ну и памятной же осталась нам эта ночка! Москиты буквально заели нас. Несмотря на страшную усталость после дневной прогулки и сон, мориший нас, за всю ночь никто не сомкнул глаз. Тщетно мы, пытаясь спастись от москитов, закрывали себе голову и руки кителями.

Все-таки мы оказались гораздо счастливее других соотечественников, вовсе не нашедших себе пристанища. По главной улице всю ночь напролет ходили группами взад и вперед наши бездомники - звучала русская речь; по временам проходили подгулявшие немцы, горланя свой "Wacht am Rhein{*18}".

С рассветом, с ужасом взглянув на свои физиономии, распухшие от укусов и принявшие плачевно-комический вид, мы отправились обратно на миноносец.

На "Грозном" живут в условиях в тысячу раз худших, чем на "Изумруде", живут дружно и ни на что не жалуются. Глядя на них, я почувствовал себя на "Изумруде" просто баловнем судьбы. На миноносце, несмотря на тесноту, много разного зверья. Несколько обезьян проказничают вовсю.

Глава XXVI.

Индийский океан

29 января. Занимаемся усиленно проверкой различных расписаний. Ночью устроили стрельбу по щитам. На море штиль.

1 февраля. Оставили влево остров Майотту. Идем уже вдоль зеленеющих берегов Мадагаскара.

С утра вступили в переговоры по телеграфу с адмиралом Рожественским. Около 10 часов утра впереди по носу заметили дымки: скоро открылась наша эскадра, занятая маневрами. То-то была радость! Наш отряд тотчас же принял участие и не ударил в грязь лицом.

Глава XXVII.

Носи-Бе

По окончании маневров вошли в обширную бухту Носи-Бе, стали посреди нее на большой глубине, в чудно прозрачной воде ярко-синего цвета, в месте, указанном по диспозиции. Кроме нашего многочисленного флота здесь стоят еще французские канонерка и две миноноски. С "Суворова" привезли много почты. Наконец-то!

2 февраля. Обмен визитов. Мне пришлось побывать на "Светлане", броненосце "Орел", вспомогательных крейсерах "Терек", "Урал", "Анадырь", "Кубань" и на госпитальном судне "Орел"; здесь я увидал свое медицинское начальство, флагманского врача Я. Я. Мультановского.

Плавучий госпиталь оборудован превосходно. Яков

Яковлевич сразу огорошил меня вестью, что, по всей вероятности, я буду переведен на "Аврору" старшим вместо М. М. Белова, списанного по болезни на родину. На "Изумруде" меня заменит младший врач "Авроры" А. М. Бравин, а с эскадрой Небогатова{27} прибудет и на "Аврору" младший врач. Не зная радоваться или печалиться этому предложению, я смолчал.

Вернувшись домой, застал приглашение к обеду в кают-компанию крейсера "Жемчуг". Кают-компании "Изумруда" и "Жемчуга" сдружились еще на Невском заводе во время постройки и теперь встретились братски.

Эскадре Рожественского у мыса Доброй Надежды пришлось вынести жесточайший шторм. За два месяца стоянки у берегов Мадагаскара, давно уже не получая писем и газет, все страшно извелись; об участи нашего "Догоняюще-отстающего" отряда не было ничего известно с самой Суды. Эскадра сидит без гроша денег (банков здесь нет, разменять кредитивы негде) и без сапог - запасных в порту Императора Александра III не дали, а старые давно износились. Не так-то легко и прокормить 18 000 человек. Запасы замороженного мяса на специальном пароходе "Эсперанс", вследствие порчи рефрижератора, протухли. Туши, выброшенные в большом количестве в открытое море, принесены обратно течением и плавают по всему рейду, застревают у берега, заражая воздух зловонием.

Настроение на эскадре не из важных. Все злы. Пишутся громовые приказы. Рожественский постарел на 20 лет, а теперь, говорят, серьезно болен, адмирал Фелькерзам тоже. О выходе "самотопов" Небогатова уже известно. Радости мало.

На "Анадыре" вследствие плохой изолировки большой паровой трубы, проходящей через угольные трюмы, произошло самовозгорание около 1000 тонн угля. Посылаются люди со всех судов для разгребания угля и перегрузки его по остывании при помощи барказов на другие корабли. Этой работой заняты уже несколько дней.

5 февраля. На "Изумруде" два тяжело больных офицера. Один из них списывается вовсе с эскадры, другой, старший инженер-механик, начавший кашлять кровью, не хочет и слышать об этом. "Все равно", - говорит, - "и так скоро помирать". Милейший Александр Данилович Семенюк в бою блестяще выполнил свой долг; несколько месяцев спустя, надорванный трудностями и лишениями похода, он умер от скоротечной чахотки. Не так-то легко далось это плавание. Громадное большинство офицеров эскадры до сих пор еще платится своим здоровьем за понесенные труды; то один, то другой выбывает из строя.

Мне на "Аврору" предложено вторично. Я сильно колеблюсь,

стараясь предугадать свою судьбу.

Где лучше погибать? На "Изумруде" или на "Авроре"? Почем знать! Отказываюсь. Жаль покинуть судно, в постройке которого я принимал деятельное участие, товарищей и команду, с которыми успел сродниться за полгода плавания.

7 февраля. Читаю вдруг приказ командующего эскадрой: "Судовой врач крейсера II ранга "Изумруд" назначается старшим врачом крейсера I ранга "Аврора", N. назначается младшим врачом крейсера I ранга "Аврора"... с оставлением на госпитальном судне "Орел" в распоряжении флагманского врача".

Вот оригинальный и неожиданный приказ. Я буду нести двойные обязанности, а N., помимо своего содержания плюс содержание от Красного Креста, будет получать еще морское довольствие младшего врача с "Авроры", ничего ровно на ней не делая. Очень мило.

Откланявшись командиру, обняв товарищей, простившись с командой, отваливаю на вельботе от борта "Изумруда" и долго продолжаю оглядываться на красивый стройный крейсерок, ныне ставший мне родным.

Итак, жребий брошен. Участь "Авроры" - моя участь. Вельботные особенно лихо налегают на весла. Крейсер "Аврору"{28} легко узнать издали по трем высоким трубам, каких нет ни у одного из других судов. Четверть часа спустя я вступаю на его борт, являюсь командиру, знакомлюсь с офицерами.

Капитан 1 ранга Евгений Романович Егорьев известен всему флоту, как лихой и бесстрашный моряк, образцовый командир и милый собеседник. На меня он произвел сразу самое симпатичное впечатление. Офицеры крейсера молоды, энергичны, живут дружно и сплоченно. Чистота на судне, порядок - образцовые. Все это дело рук старшего офицера Аркадия Константиновича Небольсина, энергичного и неутомимого. Я быстро схватываю разные мелочи опытным глазом, и радуется мое сердце моряка. Первое впечатление от "Авроры" самое благоприятное. Команда веселая, бодрая, смотрит прямо в глаза, а не исподлобья, по палубе не ходит, а прямо летает, исполняя приказания. Все это отрадно видеть.

На первых же порах меня поразило обилие угля. Много его на верхней палубе, а в батарейной палубе еще больше; три четверти кают-компании завалены им. Духота поэтому нестерпимая, но офицерство и не думает унывать и не только не жалуется на неудобства, а напротив, с гордостью сообщает мне, что до сих пор их крейсер по погрузке был первым, брал первые премии и вообще на очень хорошем счету у адмирала.

Зато осмотр медицинской части привел меня в полное

уныние... Лазарета нет. То, что было лазаретом, операционной, до самого потолка завалено мешками с сухарями. Аптека, правда, свободна от сухарей, но в ней из-за жары нельзя работать; ванной также нельзя пользоваться: крейсер загружен, сидит в воде по самые иллюминаторы; стоки гораздо ниже уровня воды, и последняя не вытекает, а напротив, хлещет из-за борта, а потому стоки запаяны.

- Где же больные? Где лазарет?

- Больных у нас очень мало, - утешает меня старший офицер, - а лазарет находится в батарейной палубе на рундуках.

Отправляюсь в батарейную палубу. На высоких рундуках, на которые и здоровому-то трудно влезть, ютятся рядом несколько лихорадящих больных, в соседнем отделении лежит рожистый. Мне объясняют, что переселение лазарета из жилой палубы в батарейную вызвано невозможной жарой и духотой в этих помещениях. В справедливости сказанного я убедился тотчас же при первом обходе.

13 февраля. Первые дни посвящены мною всецело ознакомлению с судном и с командой. Вот уже второй день я произвожу медицинский смотр. Что здесь за молодцы! Здоровые, стройные, так весело и бодро подходят, дают бойкие ответы. Заглянул в камбуз, в баню. Хорошо кормят, часто моют, умелое строго-разумное обращение так во всем и сказывается. Зато и по работе аврорская команда, говорят, первая на эскадре и пресамолюбивая - никому уступить не хочет.

Команды у меня теперь не 300, а 600 человек. Больных среди них действительно мало - на амбулаторный прием явилось не более 20 человек, в то время как на "Изумруде" больные просто одолели: последние месяцы по утрам являлось до 60 человек. Такое различие в состоянии здоровья команды "Изумруда" и "Авроры" объясняется тем, что "Аврора" плавает уже не первый год: люди привыкли, обтерпелись, загорели, обветрились, а изумрудцы большей частью молодые матросы и вдобавок только что с Невского завода, где они принимали участие в работах по постройке крейсера.

Перспектива очутиться в бою одним с 600 человек команды мне вовсе не улыбается. Впрочем флагманский врач уверяет, что N. назначен временно до прихода врача с эскадрой Небогатова. "У Вас обязательно будет младший врач; уже вторая телеграмма послана".

Отлично. Будем ждать. Мы так не торопимся, что младший врач может еще десять раз прибыть на частном пароходе.

Медицинский персонал на крейсере "Аврора" по своей численности больше такого же на "Изумруде". Фельдшеров - два,

санитаров - четыре. Старший фельдшер Уласс во время моего первого дальнего плавания на броненосце "Сисой Великий" находился у меня младшим фельдшером. Санитары - молодцы. Все уже дослуживают срок своей службы.

Трудно примириться с лазаретом на рундуках, и я ломаю себе голову, стараясь что-нибудь измыслить. Очень жаль свой прежний лазарет на крейсере "Изумруд", небольшой, но сверкавший чистотой, белизной, с массой всяких удобств и приспособлений.

Я забыл сказать, что "Аврора" тот самый крейсер, которому не посчастливилось в Гулле - его расстреливали свои же суда. Команде было приказано лечь, а из боевой рубки засигналили всеми сигнальными средствами, имевшимися в распоряжении, зажгли так называемую "рождественскую елку", фальшфейера, лучи прожекторов пустили вверх. "Александр III" в это время как раз навел дула своих огромных 12-дюймовых чудовищ и готовился ахнуть по "Авроре" залпом, от которого ей был бы капут. Стрельба стихла. Попаданий оказалось всего пять, и два из них в каюту судового священника.

Пострадавших было двое. Священнику раздробило плечо, и он скончался при явлениях гангрены в Танжере. Матрос, раненный в ногу, поправился, но продолжать службу не мог и был уволен на родину.

Я видел следы пробоин. Один из 75-мм снарядов сделал в борту и трех переборках круглые отверстия, немногим больше диаметра снаряда. Словом, даже от 75-мм снарядов все судно пронизывается насквозь; брони, ведь, на "Авроре" нет.

Сегодня впервые слыхал наш оркестр, содержащийся на средства офицеров: очень недурен. По-моему это не роскошь, а необходимая вещь на больших судах, где команды иногда до 1000 человек. Музыка чрезвычайно благотворно влияет на настроение, меняет его, вызывает особый подъем. На "Авроре" даже и авральные судовые работы исполняются под звуки оркестра; играется быстрый веселый "янки-дудль", и в это время буквально вихрем взлетают на воздух тяжелые барказы, полубарказы, катера. Лихо работает команда! Под звуки своего аврорского марша аврорцы полезут куда угодно. Как жаль, что во время боя оркестр не может играть. Впрочем, за ревом орудий его все равно и не услышишь. Все-таки инструменты наши решено нарочно во время боя не прятать в безопасное место - почем знать, быть может, ко дну будем идти с развевающимися флагами под звуки гимна.

По моей просьбе помещение для лазарета оставлено там же в батарейной палубе, но увеличено вдвое, рундуки сломаны, убраны, на их месте размещены койки, переборки выкрашены

белой краской.

14 февраля. Был впервые на берегу. Городок носит название Helleville. Это маленькая французская колония с 50 европейцами.

Шлюпки пристают к хорошему длинному каменному молу. У самого берега стоят вилла губернатора с лаун-теннисом, таможня, два сарая с угольными брикетами, полицейское управление, почта - телеграф в Диего-Суарес. В городе европейских зданий очень мало: католическая каменная церковь, небольшой крытый рынок, галантерейный магазин, маленький ледоделательный завод, госпиталь на 20 коек, община католических сестер милосердия (не помню какого ордена).

Кругом дивная растительность. Громадные манговые деревья усеяны плодами; последние валяются всюду на земле; едят их люди и куры, и утки. Чей-то белый конь, развалившись на траве, получил оранжевую окраску от раздавленных манго. Много пальм с кокосами, лимонных деревьев, папайи и других фруктовых, названия которых не знаю. Многие деревья цветут очень яркими цветами преимущественно красного цвета; зелень всевозможных оттенков; лианы, веерные пальмы, громадные деревья из породы кактусовых. Масса хамелеонов, меняющих свои цвета, всяких ящериц и маленьких пестрых птичек.

Население Helleville довольно разнообразно: французы, мулаты, негры, малайцы, индусы, персы, греки, евреи; есть даже и наш соотечественник мрачный длинноволосый тип.

Туземное население города и острова составляют два племени: сакалавы и мальгаши; живут они в бамбуковых избушках на курьих ножках.

Поблизости от городка ванильные плантации, интересные для нас, никогда не видавших, как растет ванильный стручок. Это в сущности лиана, которая разводится на расчищенной земле тропического леса, но для ее произрастания нужно посадить одну породу деревца, на котором лиана эта хорошо культивируется.

С Мадагаскара вообще вывозится очень большое количество ванили; цена ее здесь - 10 рублей один кило (2,4 фунта). Кроме ванили экспортируется гуттаперча, эбонитовое дерево и, что курьезнее всего, мочала для подвязки европейских виноградников и плодовых деревьев. Это, конечно, не липовая мочала, а какая-то трава в обработанном виде, похожая на мочалу, только белее и мягче.

Днем, обыкновенно с трех до шести часов, когда разрешается иметь сообщение с берегом, маленький городок наполняется нашими белыми тропическими шлемами и костюмами.

Большей частью публика, выйдя на мол и поднявшись под ужаснейшим солнцепеком на крутую горку главной дороги,

останавливается перед почтамтом, в крошечное окно которого подается бесчисленное количество писем и денежных переводов родным в Россию. Выстраивается целый хвост в ожидании очереди, которая настает не скоро. Покончив с этим, большинство направляет свои стопы в единственный здешний кабачок "Cafe de Paris", хозяин которого за месяц нашей стоянки наверное стал богатым человеком, так как дерет ужасные цены и каждую неделю повышает их. Чашка кофе - 1 франк 50 сантимов, бутылка пива 3 франка и т.д. Такие же аховые цены и в мелких лавчонках, в сарайчиках, сколоченных на скорую руку. Аферистов собралось тьма, отовсюду понаехали.

Молодежь наша усердно изучает нравы местного черномазого населения и шныряет по узким переулкам, где благодаря редко гостеприимному обычаю можно зайти в каждый домик и свести знакомство с любой красавицей - мамашей, дочкой, кузиной. Обойти молчанием местных дам было бы прямо грешно. Ведь здесь бабье царство. Племена управляются королевами. Мне посчастливилось лицезреть ее величество королеву сакалавов, несомую в особом паланкине в сопровождении свиты фрейлин. Женщины сложены прекрасно: высокая грудь, тонкая стройная талия, походка замечательно гордая; замысловатая прическа, золотые украшения - серьги в ушах и носу; на руках и на ногах масса серебряных браслетов. Тело смуглое, темное, но не такое черное, как у негров. Вообще эта раса совсем не похожа на уродливых абиссинцев, сомали, негров. Костюмы вполне приличны и напоминают классические, тонкие хламиды самых пестрых цветов, в которые женщины очень красиво драпируются. Женщин всегда можно встретить у водопроводов группами с высокими глиняными сосудами-амфорами на плечах. Девушки до замужества пользуются полной свободой. Нравы вообще чрезвычайно просты и патриархальны...

Мужчины?... Их я что-то и не приметил. По-видимому, они в полном подчинении у своих половин.

Жизнь туземцев чрезвычайно дешева. Чистота в избушках прямо поразительная. Чужеземца встречают приветливо, но не назойливо. Детвора ласковая и не торопится выклянчивать сантимы.

С уходом эскадры Helleville опустеет, торговцы разъедутся, и жители заживут прежней идиллической жизнью. Желающим насладиться ею вдали от суеты мирской предлагаю мирный уголок Носи-Бе. Таких уголков на земном шаре теперь немного.

15 февраля. На эскадре частенько бывают похороны. Во время погрузки угля задохнулись от углекислоты два человека машинной команды "Бородино" в угольных ямах; один умер на

берегу от солнечного удара; на "Урале" лопнувший гнилой топенант от погрузочной стрелы убил одного офицера, другого тяжело ранил{29}. Похороны сопровождаются известным церемониалом. Свищут: "Всех на верх!"; офицеры и команда выстраиваются во фронт.

От госпитального судна "Орел" отделяется и медленно идет траурный миноносец. На юте у него лежит зашитый в парусину покойник, убранный зеленью и цветами. Миноносец идет через эскадру, вдоль фронта судов, идет медленно, надрывая душу. С него доносится похоронное пение, а на судах по мере приближения начинают играть "Коль славен". Миноносец выходит в море, скрывается вдали; слышен одиночный пушечный выстрел - тело предано воде.

Печальный церемониал заметно действует на всех. Человек до 18 уже похоронено таким образом. "Команде разойтись", - свистят боцмана.

Церемониал кончился. За обедом гремит уже другая, веселая музыка, и тяжелое впечатление мало-помалу изглаживается.

Судовые и эскадренные ученья идут своим чередом. Дня на два выходили в море на маневры. С наступлением сумерек из опасения нападения миноносцев делают различные приготовления, тушатся огни, и мы проводим время наверху или задыхаемся от жары в каютах при задраенных наглухо боевыми крышками иллюминаторах (иначе виден свет).

Очень красивы ночные учения - отражение атаки миноносцев. Уже тогда все наверху. Миноносцы, стараясь проскочить и приблизиться к судну незамеченными, маскируются и пускаются на разные хитрости. Если это им удастся, судно считается взорванным.

Я часто хожу по крейсеру и прикидываю мысленно, где бы мне основаться во время боя. Крейсер пронизывается насквозь. Артиллеристы говорят, что тот борт безопаснее, который под огнем: его пробивает только снаряд, а на следующий борт летит уже со снарядом целая куча осколков, захваченных по дороге. Мой предшественник предполагал устроить боевой перевязочный пункт в батарейной палубе в церковном отделении. Ждем прихода транспорта "Иртыш", одного из крупнейших наших угольщиков, со свежими новостями. Обносились все невозможно. Запасные вещи подмокли, заплесневели, заржавели.

На крейсере много случаев малярии; появились эпидемические ушные заболевания; у всех тело покрыто тропической сыпью - чешется ужасно, не дает покоя ни днем, ни ночью; при наших условиях средств против нее нет; обтирания спиртом, одеколоном хороши, ну да на всех этого не напасешься.

На днях в Россию отправили транспорт "Малайю" и на нем 28 человек с острым туберкулезом.

Команды с судов стали урывать иногда время для рыбной ловли неводами. Делается это в целях освежения стола и составляет для всех большое развлечение.

Рыбы масса: иные похожи на сигов, сазанов; других команда называет чухонь; есть щуки, но большинство рыб исключительно тропического вида. Хотя здесь с самого сотворения мира никто их неводами не тревожил, но самые крупные из них страшно умны и при каждом заводе невода, заметив ловушку, выскакивают на большую высоту вверх и падают по другую сторону невода, что им и удается очень часто.

Какой только чертовщины не вытаскивается неводом: морской аббат, кот, собака, черт, пила-рыба - только ахает наша матросня, поражаясь фантазии природы. Много ядовитой рыбы, с пестрой, очень оригинальной и красивой окраской. Как доктору мне приходится разбираться в выловленной добыче указывать годную для пищи. Мало-помалу у меня накапливается коллекция разного зверья, чему очень сочувствует командир, большой любитель природы. Команда тащит ко мне все. Купленный на африканском берегу в Габуне попка премилое кроткое создание, которое целый день все, кому не лень, теребят. Репертуар у него самый обширный, память замечательная. Это большой друг кают-компании.

Затем есть целое стадо лемуров-полуобезьян, которые водятся только на Мадагаскаре. Один из них быстро приручился, общий забавник и баловень, ест все, особенно любит сардинки. Остальные - дикари, живут на реях - никак не поймать: на страшной высоте прыгают в воздухе со штага на штаг, а ночью всем стадом спускаются вниз воровать в буфете бананы и с визгом и хрюканьем удирают, если их настигнут на месте преступления.

Команда не может жить без собак; у нас их две: особенных талантов они, впрочем, не проявляют.

Инженер-механик К, завел себе пару оригинальных друзей - препротивных хамелеонов - самца и самку (на берегу их тьма), возится с ними, нежно ласкает, дрессирует: поднесет к мухе, и из пасти выбрасывается стрелой длинный тонкий язык - муха проглочена. Когда в каюту К. приходят посторонние, хамелеоны гневно надуваются, топорщатся, меняют цвета. Лемуры, долго враждовавшие с ними, в конце концов улучили-таки минутку и выбросили их за борт.

Нас одолели пруссаки - полчища их, легионы ходят днем и ночью повсюду голодные, злые, грызут одежду, сапоги, корешки

переплетов, а по ночам выгрызают у спящих кусочки кожи на руках, на лбу. Видали ли вы когда-нибудь пруссаков-людоедов? Мы стараемся изводить их всяческими способами: ловим в стаканы, обмазанные внутри полоской масла. К утру стаканы полны, но вместо уничтоженных врагов появляются новые.

26 февраля. Наступила масляная. "Аврора" и тут в грязь лицом не ударила: офицерами была составлена интересная программа увеселений для команды.

В два часа началась торжественная процессия - шествие ряженых. Был, конечно, Нептун, клоуны, дикари разных племен. Два масляничных деда, недурно загримированных, хорошо исполняли свою роль на большой куче каменного угля, которым загромождена вся верхняя палуба. Были очень откровенные негры, то есть совершенно голые матросы, обмазанные свежей черной масляной краской. В процессии живейшее участие приняли, конечно, все судовые звери, но лучше всех была большая свинья, выкрашенная охрой, с синими ушами; она визжала и вырывалась, а вел ее магометанин Гамиджи, наш присяжный шутник и остроумец, каждое слово которого вызывало дружный взрыв хохота.

На баке были организованы специальные морские судовые игры. Большая часть этих довольно забавных и требующих ловкости игр в общем сводилась к тому, что какая-нибудь пара при самом неудобном для себя положении усердно тузила друг друга при хохоте окружающих. Давно уж мы не смеялись таким здоровым, беспечным смехом.

Затем последовал ряд небольших состязаний: стрельба дробинками из ружей, вытягивание силомера, бегание через марс, состязания в семафоре, дальномере, наводке орудий. В пять часов забегали наши катера, вельботы, барказы, полубарказы, шестерки; начались гонки на призы. По окончании их гребные суда поднимались, как всегда, под звуки веселого плясового "янки-дудль". Палуба горела под ногами, тали дымились, в несколько секунд как пушинки взлетали на воздух тяжелые барказы, а адмирал любовался в бинокль с борта "Суворова" на лихих аврорцев.

Вечером был спектакль на полубаке; крошечная сцена, талантливо расписанная мичманом Ильиным, изображала избу.

Около семи часов вечера все уже были на местах, то есть офицеры теснились на нескольких стульях, остальные зрители облепили все кругом тесного пространства, стояли на пушках, еще выше на скатанном тенте, стояли за бортом, держась за леера. Вдруг хлынул тропический ливень, пришлось удирать вниз. Дождь вскоре перестал и дал возможность закончить этот

день согласно программе спектаклем и дивертисментом.

Накануне этого дня наша программа празднества была послана в штаб для утверждения. Сегодня вышел циркуляр, в котором программа эта приводилась дословно, и запрашивались командиры всех судов, позаботился ли кто-нибудь из них устроить какое-нибудь развлечение для команды.

Пришел давно ожидаемый "Иртыш". Из Либавы он вышел в 20-х числах декабря, и, как все россияне, вышел без копейки денег, но с кредитивом. В Сайде денег для своей надобности не принял. В Джибути хотел ждать прихода 3-й эскадры. Ревизора отправили за деньгами в Саид, но в это время "Иртышу" было приказано немедленно уйти в Носи-Бе. Теперь ревизор с деньгами должен ехать в Сайгон, где и будет ожидать нас. Интересно путешествие solo{*19} с большим мешком золота{30}.

Из штаба ни одного письмишка. Подействовало это на всех убийственно. Я очень занят: уже теперь одному тяжеленько, что же будет дальше? Тормошат целый день, нередко и ночью. Приемы больных (масса с нервным сердцебиением), перевязки раненых, приведение своего хозяйства в порядок, осмотр запасов наполняют весь день. Набегавшись вдоволь по этажам наших палуб, к вечеру не чувствуешь под собой ног. Приедет ли на помощь мне младший врач, которого якобы телеграммой вызывали?

Чего доброго, останусь я один, во время боя буду разрываться на части, а ранят - буду перевязан фельдшером или вовсе останусь без медицинской помощи. Вот трагизм положения судового врача.

Чувствуя, что по временам необходимо развлечься, спасаясь от лютой хандры, я удираю на берег на охоту: одеваю костюм цвета хаки, шлем, беру фляжку с водой и лимонным соком, принимаю облатку хинина (не лишняя предосторожность). Без тяжелых ботфорт нельзя - приходится лазить по болотам, да и змей страшновато. В провожатые охотно идут черномазые мальчишки.

Иногда приходилось уходить довольно далеко к реке, минуя по дороге большое озеро. Оно лежит глубоко, точно в кратере. Пробраться сквозь гущу окаймляющих его берег камышей очень трудно и небезопасно. Местные жители рассказывают, что оно очень глубоко и изобилует крокодилами. Несколько лет тому назад французские офицеры, желающие измерить глубину дна, спустили шлюпку, которая и была перевернута крокодилами на середине озера.

Закрытое от ветров высокой воронкой кратера озеро всегда спокойно, молчаливо и таинственно.

В небольшой реке масса порогов. Нет, нет, где-нибудь вдали и высунется морда крокодила, которую вначале непременно примешь за плавающий чурбан.

В густой чаще с трудом удается разыскать тропинку. На самой дороге частенько попадаются разнообразные породы змей; лежат себе, свернувшись клубочком, греясь на солнышке.

Повстречать питона (небольшого удава в сажень длиной) мне не удалось, хотя их здесь масса. Туземцы часто продавали на берегу живых, слегка оглушенных ударом бамбука.

Много было прелести в этом шатании среди девственной тропической растительности. Иногда приходилось пролезать в чаще звериными тропами, рубить топором лианы, вечно в ожидании опасности прислушиваться к каждому шороху, иногда слышать шум, треск ломаемого камыша, затем всплеск воды.

Выбрав, наконец, удобное местечко, мы устраивали засаду: долго сидели в полном молчании, или же мальчишки подражали лаю щенка, визжанью поросенка, и вот где-нибудь совсем вблизи нас, шагах в пятнадцати, высовывалась из мутной воды морда; готовясь к выстрелу, нужно было избегать малейшего шороха. Стреляли мы по крокодилам пулями дум-дум, приготовляя их на судне домашним способом. Убитых из воды нельзя было тотчас достать - труп всплывал лишь несколько суток спустя и где-нибудь далеко, значительно ниже того места, где стреляли. После охоты наступал отдых, весело трещал костер, отгоняя назойливых москитов, в котелке варился чай, разогревались консервы.

Тем временем я и мои спутники, выбрав себе предварительно местечко выше по течению реки, меж порогами, где побезопаснее, помельче и вода светлее, постреляв в воду, рисковали купаться. Уж больно донимал зной, и слишком велик был соблазн освежиться пресной водой. Здесь она в изобилии, не то что на судне, где даже на одно полведерко пресной воды для ванны требуется разрешение старшего офицера.

Хорошо было в прохладной воде. Над головой спускались ветви деревьев с незнакомыми, причудливой формы цветами, перепархивали маленькие зеленые попугайчики ("неразлучные"), пролетали белые ибисы, цапли, дикие голуби, кружились громадные бабочки самой разнообразной окраски. Случалось выгонять из-под камней в воде змею. Это портило все удовольствие. После одного из купаний получился ожог спины - сплошной пузырь - два дня нельзя было ни лечь, ни спать.

С пустыми руками домой редко когда приходилось возвращаться. Несколько таких прогулок очень освежили меня и развеяли хандру.

По воскресеньям от четырех до шести часов дня, против

губернаторского дома играет суворовская музыка. Военный оркестр производит большую сенсацию, так как здесь никакой местной музыки нет и не бывало. В эти часы можно увидеть весь здешний beau - и просто monde{*20}. Музыка играет рядом с губернаторским tennis-ground'ом: там, в центре кружка, губернаторша и жены других лиц, принадлежащих к администрации, разные секретари, местный доктор, офицеры с французского стационера и наши.

Выделяется стройная фигура красавца мичмана князя Церетели, играющего в лаун-теннис. Кругом самого оркестра черномазая публика, черные няньки с белыми детьми, две-три французских монашенки, аккуратно по форме одетые, с четками на боку, с распятием на груди. Хорошенькая M-me P., жена одного из здешних купцов и еще другая дама, в шикарных белых платьях, перчатках и парижских шляпах (несмотря на жару), напомнили нам прелести Европы.

Сверху над головой шелестит листва громадных манговых деревьев: с одного из них шаловливая длиннохвостая серая обезьяна бросает в публику тяжелые плоды манго, величиной с яблоко.

К шести часам вечера нужно непременно поспеть на шлюпку: опаздывать не полагается, а возвращаться на частном катамаране даже опасно - свои же могут расстрелять. Вообще, наделаешь шуму на всю эскадру.

При подъеме флага утром играют гимн, затем марсельезу и марш Рожественского, вечером же, при торжественно замирающих звуках "Коль славен", с последними лучами солнца флаг медленно спускается. Много поэзии во всем этом, оригинальной, грустной поэзии, особенно понятной сердцу моряка.

28 февраля. День проходит за днем, а мы все еще не трогаемся с места. Какие-то неведомые нам обстоятельства принуждают нас сидеть здесь; бесит всех это ужасно.

О политике говорить не принято - ну ее! Посылают умирать - и шабаш! Отлично! Только скорее бы, а назад возвращаться - позор! Хуже смерти! За что, спрашивается, мы столько претерпели? Не думают ли в России, что обогнуть Африку - веселый пикник?

По-прежнему сидим без вестей. Редко, редко по гелиографу передастся телеграмма с какой-нибудь новостью политического характера - она тотчас же вывешивается на почте - но большинство новостей, как с родины, так и с театра военных действий, такого характера, что лучше их и не получать. Способствовать подъему нашего духа они ни в каком случае не

могут. Сегодня, например: "50000 русской армии взято в плен, Мукден взят, на днях будет отрезан Владивосток".

Целый день прошел в обсуждении этого события; мы плохо верим в правдоподобность его, но тем не менее находимся в скептическом настроении относительно дальнейшего. В самом деле Владивосток может быть отрезан; тогда наша дальнейшая цель становится необъяснимой. Флот без базы - до сих пор неслыханное предприятие.

Куда мы двинемся с Мадагаскара, абсолютно никто не знает. Адмирал, нужно отдать ему справедливость, мастерски держит все в тайне.

Наконец вышел приказ готовиться к продолжительному походу. Все набрали страшную массу угля - на палубах горы мешков выше человеческого роста, офицерская кают-компания завалена; оставлены лишь узкие проходы и небольшие площадки вокруг орудий. Загрузились так высоко, что кажется еще один пуд угля и ко дну пойдем.

Особенно страшно за броненосцы. Храни Бог на случай бури. Насчет пожара у нас тоже довольно скверно. Много дерева, теснота страшная. Дышать нечем: уголь отнял весь кислород. Многие жалуются на сердцебиение.

Впервые видел, как аврорцы грузят уголь. Действительно любопытно посмотреть. Участие принимают решительно все. Белоручек нет. Франтоватых офицеров не узнать - все превратились в эфиопов, отдают приказания хриплым голосом: завтрак проглатывается наскоро, разговоры только об угле, соревнование страшное. Свою пальму первенства "Аврора" ни за что не хочет уступить. Не остаюсь и я безучастным зрителем - в лазарет то и дело являются раненые - одни сами ковыляют, других на носилках приносят. У иных раны на голове: отвернуты большие лоскуты, обнажена кость. Привести раны в чистое состояние стоит больших трудов - тут даже лица не узнаешь, все негры какие-то. Да и рук маловато - половина медицинского персонала забрана на погрузку.

Наверху над всей этой угольной вакханалией разносится задорно веселый "янки-дудль". Под его бодрящие звуки бегут с мешками, с тележками, толкая друг друга, спотыкаясь, падая, сотни босых ног по палубе, визжат лебедки, поднимаются и с треском рвутся в воздухе старые дырявые мешки, уже достаточно послужившие на своем веку; уголь с грохотом летит на палубу на головы, матросня норовит увернуться, да не всегда удачно. Вакханалия кончена. На всем крейсере беспробудное царство сна. Мой утренний рапорт командиру на следующий день обогащается значительной цифрой прибылых больных - раненых. "Аврору"

посетил адмирал Рожественский, обошел, подробно осмотрел помещения, видел у меня в лазарете раненные на погрузке головы, остался очень доволен состоянием корабля, а за погрузку угля особенно благодарил, сказал, что лучшего корабля он в жизни не видал.

- Вознаградить вас за такую службу я не в состоянии. Один Царь и Отечество вознаградят.

В устах нашего строго, грозного, но справедливого адмирала такая похвала что-нибудь да значит - поэтому "Аврора" сегодня ликует. Рожественского мы не узнали. Я, видевший его последний раз летом в Петербурге, чуть не ахнул - так он изменился, сгорбился, поседел. На другой день вышел приказ по эскадре: "Все гг. старшие и артиллерийские офицеры приглашаются в такой-то день и час посетить "Аврору" и поглядеть распределение угля". (Наши 600 тонн сверхкомплектного угля по возможности расположены целесообразно: уложены в мешках и просто косяками, так, чтобы не мешать действию своей артиллерии, и чтобы вместе с тем уголь мог служить нам хорошей защитой в случае, если неприятель застанет нас в таком виде.)

В назначенный час съехалась тьма гостей, приехали "наводить на нас критику". Мы встретили их как можно гостеприимнее, показали размещение угля, показали и нашу достопримечательность - следы Гулльской передряги, накормили прекрасным завтраком с музыкой. Спасибо им, ругали мало, больше хвалили.

Авроpский водолазный офицер, мичман В. Я. Яковлев, со своей командой в настоящее время отличается на "Жемчуге" - там оказалось серьезное повреждение в руле, и вот водолазы чинят его без всяких доков, в воде, не боясь акул. Так как и "Изумруд" той же постройки Невского завода, то и ему не сегодня, завтра грозит поломка руля. Поэтому с "Жемчуга" водолазы переберутся на "Изумруд". Водолазы других судов заняты очисткой подводных частей от наросших за долгое пребывание в тропических водах ракушек и "бороды" - морских водорослей, значительно уменьшающих ход судна.

Глава XXVIII.

Индийский океан

3 марта. Южнее Сейшельских островов. Пишу это письмо, а не знаю, придется ли отправлять его. Кажется, если я запечатаю его в бутылку и брошу за борт, то шансы на получение будут одинаковы. Итак, 3-го марта в два часа дня, не дождавшись парохода "Messageries Maritimes{*21}", который должен был привезти для нас почту, мы покинули цветущие, зеленые берега гостеприимно приютившего нас острова, в водах которого 2-я

Тихоокеанская эскадра провела в общем около двух с половиной месяцев. Последние дни промелькнули быстро, в большой суматохе, в различных приемках и закупках.

В 11 часов утра за час до ухода эскадры у нас сломались подъемные механизмы парового катера. Подъем последнего поэтому был крайне затруднителен, но удался. Далеко раскинулась в океане наша громадная эскадра из 40 с лишним вымпелов. Военные суда почти незаметны, так как теряются в огромном количестве транспортов. В общем преобладает удивительная разнотипность, если исключить четыре однотипных броненосца. Зато каждое другое судно составляет unicum{*22} ("Алмаз ", "Светлана", "Донской", "Наварин", "Сисой"). Однотипные семь миноносцев уже успели порядком поизноситься.

Присоединились к нам гиганты немцы - "Урал", "Терек", "Кубань" будущие разведчики, лучшие ходоки нашей эскадры и... громаднейшие щиты для японской артиллерии. Госпитальное судно "Орел" сопровождает эскадру.

Впереди гордо идут родные братья-красавцы "Изумруд" и "Жемчуг". На фок-мачте каждого корабля высоко, высоко в бочке сидит сигнальщик, следящий за горизонтом. Попробовал слазить туда и я. Долез до марса - тяжеленько! До салинга - еще того хуже! Сделал несколько шагов еще выше по узким выбленкам и отказался, голова закружилась: люди на палубе кажутся маленькими-маленькими, а сам корабль узким, длинным, таким крохотным среди этого водяного простора. Горизонт виден кругом миль на сорок. Позавидовал я лемурам, которые, не испытывая никакого головокружения, тут же рядом прыгали, возились по штагам, реям, цепляясь одним хвостом. Мой приход спугнул их и заставил прыжками перебраться в другие места.

О том, куда эскадра идет, никто ничего не знает. Запасы приказано взять максимальные - дней на 45. Нагрузились по самые борта. Погода, к счастью, нам очень благоприятствует.

Несколько дней спустя сомнения рассеялись: обогнув северную оконечность Мадагаскара, эскадра поднялась вверх к норду, а затем вправо к осту. Ура! Очевидно, идем воевать, а не в Джибути, как мы этого боялись.

Теперь мы находимся почти на самой середине Индийского океана, входим в так называемую "штилевую" полосу, а затем вторично пересечем экватор. Идем по хорошему.

Начались обычные случаи эскадренного плавания: растягивания, понукания, выход из строя из-за остановок машин вследствие повреждений, так что в общем ход эскадры значительно сократился: вместо девяти даем пять - восемь узлов.

Жизнь на судне теперь веселая, походная. Ежедневно много

работаем по благоустройству судна в военном отношении. Очень томит зной. Груды угля постепенно исчезают с верхней палубы. Я разобрался в имеющемся у меня перевязочном материале, разбросанном по разным помещениям. Прибавилось и больных - все хирургические случаи.

Теперь дивные лунные ночи. После ужина все выползают на ют, вытаскивают лонгшэзы; большей частью ведется мирная беседа, вспоминается далекая дорогая Родина. Часто к нам запросто присоединяется и командир. Этот человек много плавал, много видел на своем веку; обладая большой наблюдательностью и юмором, он является всегда самым интересным собеседником. Эту часть дневника я пишу в командирском помещении за удобным столом. В открытый полупортик плещут волны, один шаг отделяет меня от неизмеримой морской пучины. Рядом через открытую дверь небольшого шкапика вместе со мной наслаждается чистым воздухом и ночной прохладой питон - любимец командира и мой пациент. Евгений Романович поймал его на охоте и ударом палки перебил ему позвоночник. Перелом срастается понемногу, только питон наш что-то загрустил, объявил голодовку и, не шутя, решил уморить себя.

Наверху в чане сидит небольшой крокодил - ах, какая это злая и проворная бестия, несмотря на свою кажущуюся неподвижность и меланхолию. Мы очень боимся за нашего любимого лемура Мурку, который уже возненавидел крокодила и собирается выбросить его туда же, куда и хамелеонов. Как-то раз мне пришлось слышать разговор двух матросов, укладывавшихся спать.

- Экое горе! - жалуется один другому, - и спать ложиться-то страшно: из одного угла на тебя крокодил ползет, в другом удав свернулся клубочком. Встанешь, пойдешь искать местечко побезопаснее, и со всех ног летишь на палубу, споткнувшись о черепаху (их у нас две, громадные, на них становиться обеими ногами можно). Идешь дальше: там ворчат, хрюкают лемуры, там хамелеон шипит, а пруссаки... что про них и говорить! Хуже собак накидываются, скоро всю шкуру с тебя сгрызут.

4 марта. Сегодня у нас был маленький трюк. Из лазарета крейсера "Жемчуг" через иллюминатор умудрился вылезти и выброситься за борт больной матрос (должно быть, сумасшедший) - выбросился и поплыл; суда прошли вперед - набросали буйков. "Жемчуг" дал полный ход назад, спустил вельбот; госпитальное судно "Орел", идущее позади всех, спустило на ходу две спасательные шлюпки и успело подобрать несчастного прежде, чем он пошел ко дну или сделался добычей акул, которыми кишит здесь океан.

5 марта. Погода продолжает нам благоприятствовать, штилевая полоса оправдывает свое название.

С рассветом приказано миноносцам идти на буксирах у транспортов. От непривычки заводить их буксиры стали лопаться; снова пошли остановки. Только что присоединившийся к эскадре "Иртыш", как глухой провинциал, совсем не может идти в ногу с другими, также и добровольцы{*23}. Вследствие сего нескончаемое количество адмиральских сигналов. Виновных в неумении держать место в строю адмирал требует к себе поближе и, как говорят, лично задает им в мегафон (большой рупор) основательную проборку.

Сегодня у нас свалился за борт индюк и феноменально быстро был спасен из лазаретного иллюминатора. Все очень обрадовались его чудесному спасению (из корыстных видов, конечно). Не захотел идти на войну один из молодых крокодилов, которого офицеры выпустили сегодня на ют для забавы. Он предпочел выскочить за борт и погибнуть в океане.

8 марта. Была первая погрузка угля. Погода благоприятствовала, океанская зыбь была очень умеренная. В шесть часов утра эскадра застопорила машины, спустила с транспортов специально железные боты с воздушными ящиками, с линейных судов барказы и паровые катера и принялись за погрузку. Работали лихо. Большие суда успели до четырех часов дня принять около 200 тонн каждое; "Аврора" приняла только 160 тонн, имея всего один паровой катер (другой нельзя было спустить из-за поломки шлюпбалки в день ухода из Носи-Бе).

Во время этой остановки стало заметно, какое огромное количество акул провожает нашу эскадру, питаясь различными отбросами; жадны они ужасно, хватают все: дощечки, паклю, у самого борта близ медной обшивки высовывают свои тупые рыла и прежде, чем схватить, тяжело перевертываются и показывают белое брюхо. Пасть огромная - голова войдет свободно, а между тем все это акулы средней величины.

Ловили мы их очень просто: на большие рыболовные крючья наживляли солонину и на прочном конце выбрасывали за борт, поплавком служили дощечки. Акулы здесь не избалованы и хватали быстро; благодаря необыкновенной прозрачности воды было ясно видно, как они, услыхав всплеск воды от брошенной приманки, тотчас же устремлялись на нее из глубины. Иногда, приличия ради, сначала только понюхает, отойдет, потом сразу перевернется, схватит и сильно тянет ко дну, да так стремительно, что если кто зазевается, то конец каната собьет с ног и увлечет за борт.

Пойманную акулу начинали тащить гуртом; целый водоворот

образовывался от ударов ее хвоста; нередко уже поднятая на воздух, она мощным движением срывалась с крюка и тотчас же бросалась на ту же самую приманку. Во избежание подобных случаев приходилось в то время, пока ее тащили, сажать в голову из браунинга пули - одну за другой. Это ее не убивало, но несколько ошеломляло. В эту остановку нам попались две довольно большие. Вместе с одной из них вытащили присосавшихся к ней противных прилипал.

Одна из акул оказалась мужского пола, другая женского.

Мы констатировали невероятную их живучесть: вырезанное сердце полчаса спустя усиленно продолжало сокращаться.

Живот был вскрыт, и все содержимое выложено на палубу. В желудке самца находился череп и шейные позвонки большой птицы, масса кусков солонины и машинной пакли. Самка сравнительно была голодна: в желудке у нее оказался только один чрезвычайно интересный экземпляр морского животного: нечто вроде хризантемы из нескольких толстых лепестков, в центре которых торчал чисто попугайный клюв, принадлежавший несомненно этому моллюску Индийского океана.

У одной акулы я отпрепарировал челюсти. Получился великолепный препарат. Зубов плоских, пластинчатых масса - шесть - восемь рядов, все обращены острием внутрь. Добыче назад уже никак не вырваться. Это был экземпляр так называемой "тигровой" акулы.

Часа за два до заката солнца эскадра подняла свои шлюпки, боты и паровые барказы, построилась в походный порядок, и снова по океану вытянулась длинная, миль на пять, линия двухкильватерной колонны с многочисленными разноцветными огнями, представлявшая в общем виде громадный хорошо освещенный город с проспектами вроде Невского.

10 марта снова дневная остановка, снова погрузка угля, но менее успешная, так как зыбь была гораздо сильнее. Скучать нам не приходится. Работы всем хватает.

Медицина за день так надоедает, что и говорить о ней не хочется. Между тем делается ежедневно много: весь имеющийся громадный запас перевязочного материала, медикаментов разобран, сосчитан, разложен в разные места на случай пожара. Перед уходом из Носи-Бе кое-что было дополнено с госпитального судна "Орел". Ежедневно нарезывается и стерилизуется перевязочный материал. Боевой перевязочный пункт оставлен на том же месте во втором отделении батарейной палубы - в церковном отделении; он будет считаться главным, центральным, а на месте лазаретов по правому и левому борту будут помещаться запасные боковые.

Носилок мало, всего семь штук; приказал сделать еще семь. Санитарный отряд в числе тридцати человек расписан по разным местам судна, снабжен всевозможными инструкциями.

11 марта. Сегодня была операция: вылущение опухоли на шее. Часть офицеров пожелала присутствовать.

14 марта. Теперь уже выяснилось, что мы пойдем Малакским проливом. До Суматры осталось полдороги. Думаем, что не сегодня-завтра где-нибудь в океане, в заранее назначенном месте, произойдет встреча с 3-й Тихоокеанской эскадрой. Готовясь ко всякой случайности, офицеры обменялись адресами своих домашних; позаботились и о вещах: одну часть оставили наверху, другую спрятали в погреба на случай пожара.

Я прочел подробную лекцию офицерам об оказании первой помощи. Соответственно демонстрировал ее. Команде прочел отдельно в сокращенном и более популярном изложении. С санитарным отрядом все время ведутся специальные занятия - это мои непосредственные помощники - всецело в моем распоряжении во время боя - им нужны обстоятельные сведения. Кроме того веду занятия со старшим фельдшером, повторяю с ним курс анатомии, расположение сосудов, простейшие операции. Это, ведь, мой младший врач.

Ночью исчез любимый лемур: должно быть, упал за борт во время своих прыжков и кувырканий через голову. Остальные по-прежнему ходят стадом по вантам, во главе со своим черным вожаком, которого они, видимо, страшно боятся.

После погрузок 15 и 16 марта{*24} угольный запас наш стал опять 1300 тонн. Снова завалена вся верхняя палуба, проход возможен только по узеньким коридорчикам, оставленным между угольными сооружениями, которые на этот раз похожи на детские игрушечные работы из кубиков, так как принятый уголь брикетный, английского производства.

20 марта. Семнадцатый день в море. Прошли и оставили к северу Сейшельские острова, поднялись между Мальдивскими островами и архипелагом Чагоса. Шли вдали от их берегов. Экватор уже пересекли и из штилевой полосы вышли, поднявшись к северу. Последний дает себя чувствовать - мерзнем - до того все привыкли к адской жаре.

Что же третья эскадра? Жадно впиваемся глазами в горизонт. Ни одного дымка. По мере приближения к Суматре и небольшого удаления от экватора погода изменила свой характерный вид: чаще всего небо бывает заволочено тучами, каждый день с трех до четырех часов налетают шквалы, но к ночи или к утру обыкновенно стихает. Это сильно затруднило угольные погрузки. Тяжело ползут на буксире у паровых катеров загруженные

барказы, колыхаясь на зыби, бьет их о борт. Благополучное движение нашей эскадры находится всецело в зависимости от частой возможности подгруживаться углем. Дальше это будет все труднее ввиду приближения к неприятелю, и уже теперь имеются подозрительные симптомы, указывающие как будто на его близость.

Почти каждый вечер "Донской", "Изумруд" и "Кубань" доносят о будто видимых ими по временам судовых огнях на северную сторону эскадры.

И у нас на "Авроре" в последнее время ночью нередко замечали на горизонте огонек, следующий за нами то сзади, то где-нибудь со стороны. Из любопытства все перелазили на марс и на салинг.

Если это не галлюцинация, не заходящие у горизонта звезды, а настоящие судовые огни, то это только может быть выслеживающий нас неприятель, но не огни коммерческих пароходов, которым в этой широте совершенно незачем быть. Этот таинственный огонек всех нас очень интригует.

Мы теперь недалеки от острова Чагоса, на котором, по слухам, так недавно гостил со своим отрядом Камимура{31}. Ночная атака миноносцев весьма возможна. На эскадре ночью очень внимательны.

С провизией не совсем ладно - солонина стала все чаще и чаще портиться - вскроют бочонок - "запах" (выражаясь деликатно) разносится по всему судну. Каждый раз все больше и больше приходится забраковывать. Запас свежего мяса, хранившегося в рефрижераторах, давно истощился, но далеко не все суда обладают такой необходимой вещью, как рефрижератор.

Команда без сапог. Имеет по одной фуражке, которая бережется самым тщательным образом. Во время погрузки кто носит феску, кто колпак, большая часть просто пустой чехол, а один даже в цилиндр вырядился, который ему живо смяли во время погрузки.

Последнее время на судне много случаев малярии. В день прибывает человек пять с сорокаградусной температурой. После первой большой дозы хинина приступы больше не повторяются.

23 марта. Сегодня утром распрощались с Индийским океаном, о котором впрочем сохранили самое приятное воспоминание; первую половину его прошли полным штилем, а во второй налетавшие шквалы обыкновенно через несколько часов затихали, зыбь была сносная, что и давало нам возможность грузиться неоднократно. Погрузку начинали с раннего утра и даже в самый солнцепек не прекращали. Частенько нас поливал и освежал тропический дождик, налетавший вместе со шквалом.

Ввиду приближения к неприятелю, количество сверхкомплектного угля на всех судах уменьшено адмиралом. Для "Авроры" полный запас установлен теперь в 1250 тонн, для броненосцев - в 1800 тонн.

При последней погрузке миноносец "Буйный" получил повреждение в носовой части; раньше такой случай уже был с другим миноносцем.

Похоронили мы в Индийском океане двух матросов, умерших на госпитальном судне "Орел", потопили один паровой катер с броненосца "Сисой Великий"; его во время погрузки зыбью ударило о борт броненосца, прижало и перевернуло: офицера и команду, очутившихся в воде, подобрали, прежде чем акулы успели накинуться на них.

Сегодня в час дня прошли между Никобарскими островами и Суматрой. Засинели вправо на горизонте горы острова Пуловея (у северной оконечности Суматры), милого Пуловея, с которым у меня связано столько охотничьих воспоминаний.

Глава XXIX.

Малаккский пролив

Вошли в Малаккский пролив; чем дальше, тем он уже становится. Здесь идти тревожно. Каждую ночь можно ожидать нападения миноносцев. Миновали спокойные денечки.

Ну а где же наша 3-я Тихоокеанская эскадра? Наша пресловутая 3-я эскадра, посланная для успокоения общественного мнения? Будем ли мы ждать ее или нет?

Нынешнее настроение офицеров и команды мне очень нравится. Все как-то воспрянули духом, чрезвычайно деятельны, бодры, работа кипит; странно, что адмирал, несмотря на двухкратную просьбу командира, почему-то не разрешает выломать и выбросить все дерево за борт. У нас очень много горючего материала{32}. Делаются попытки защитить и мой боевой перевязочный пункт: вдоль борта вешаются железные колосники. Разумеется, как защита, все это сущие пустяки. Днем встретили одно коммерческое судно, идущее к Пуловею, скоро вся Европа будет оповещена по телеграфу о нашем местонахождении. Воображаю, какие толки и путаница были в газетах! Куда делась эскадра? Уж не вокруг ли Австралии она идет? Потом разочарование и негодование. Помилуйте! Ползти Индийским океаном двадцать дней!

С наступлением темноты разносятся и ставятся на палубе пиронафтовые фонари{*25}, пущенные в четверть огня, или же зажигаются электрические лампочки, окрашенные в темно-синий цвет. Сидим мы в этой полутьме, лица кажутся мертвенно-бледными; разговоры не клеятся. Скучно.

На музыку большой спрос. В этой темноте почти каждый вечер я играю свои любимые мотивы, часто полные меланхолии и грусти; публика слушает молча, пригорюнившись.

Несколько слов по поводу нашего кают-компанейского музыкального инструмента. Перенесение его в новое помещение - в командирскую столовую, после того как прежнюю кают-компанию пришлось завалить углем, доставило много трудов и смеха. (Это происходило еще до моего прибытия на переходе из Габона в Грейт-Фиш-Бей.) Вначале, когда наваливали уголь, пришли к заключению, что пианино по его величине невозможно пронести сквозь извилистый и узкий коридор, соединяющий прежнюю кают-компанию с новой. Поэтому решено было оставить его на старом месте и закутать брезентами ввиду соседства угля. Но через сутки наши музыканты соскучились без него, открыли брезенты и нашли, что пианино уже пострадало: звук, дескать, стал глуше. Тогда двое энергичных мичманов решили его разобрать и в таком виде перенести. Над ними трунили, смеялись, однако разборка шла с такой спешностью, что около них скоро образовались целые горы разных винтов, палочек, кусков дерева и т.п. В конце концов, две выдающиеся части, на которых помещается клавиатура, не поддались разбору, оказались великолепно приклеенными. Этот эпизод привел всех в уныние, и было решено разобрать косяки дверей железной переборки. Долго стучали, ломали; наконец, с великим трудом удалось втащить пианино в узкий кривой коридор, где снова надо было устранить массу препятствий. К 11 часам вечера пианино допутешествовало до входных дверей новой кают-компании, которые также оказались узкими и были облицованы железом, так что всякое расширение оказалось невозможным. Обливавшиеся потом инициаторы переноса злились, противники злорадствовали и хохотали до упаду; советы и остроты сыпались со всех сторон, обстоятельства становились критическими, и из трагикомедии легко могла бы выйти трагедия. Все уже отступились, когда явился старший офицер и решил, что кусок пианино надо отнять. Посыпались насмешки: как это, пилить пианино. Но, действительно, это был единственный исход. И вот появился судовой плотник с пилой и начал пилить пианино. Думаю, что звуков пиления пианино никто еще никогда не слыхивал, а потому в одной группе офицеров раздался гомерический хохот, а в другой - плохо скрываемая злоба и досада. Когда был отпилен порядочный кусок, остатки пианино внесли на место, и стараниями тех же двух инициаторов оно снова было собрано к двум часам ночи. Плотник искусно приделал отпиленную часть, и офицеры стали снова извлекать

увеселяющие звуки.

* * *

Сегодня вечером игра была неожиданно прервана, все моментально выскочили наверх. Сквозь открытый полупортик обрисовалась вдруг громадная черная масса, надвигавшаяся прямо на нас: вот-вот таранит. Это был броненосец "Орел", у которого случилась какая-то поломка в машине, а затем погасло электричество. Мы прошли близехонько от броненосца, переговариваясь.

25 марта. Сегодня Благовещение - праздник, поэтому у нас нет никаких работ, хотя многое еще нужно приготовить. Но ведь сегодня и "птица гнезда не вьет". Было богослужение. Грешники стояли, переминаясь с ноги на ногу, крестились, думали о том, о сем, ловили себя на посторонних мыслях, сейчас же усиленно крестились, подтягивали баском, а через минуту снова рассеянно глазели в открытые полупортики на быстро бегущие волны.

Мы проходим узкие и самые опасные места пролива - отовсюду можно ждать нападения. Днем нередко попадаются навстречу или обгоняют сзади коммерческие суда. За нами следят. В этом мы убедились; вот уже четыре ночи виден на горизонте далеко сзади какой-то огонек, а перед заходом солнца иногда и дымок небольшой показывается. Вчера ночью прошел с полными огнями встречный пароход, а потом зачем-то повернул и держался сзади на некотором расстоянии целых два часа. Любопытствовал. Поздно вечером среди полной темноты сверкнувшая молния осветила идущий справа от нас пароходик без огней. Затем сейчас же налетел страшный шквал с проливным дождем, все скрылось из глаз. Наступила тропическая "воробьиная" ночь, величественная и грозная.

Я уже говорил о том, что рассуждать о политике мы не особенно любим: не верим мы в успех нашей армады, но все одинаково жаждем отомстить за эти самые "Ретвизан", "Севастополь", "Полтаву", "Петропавловск", "Баян", "Новик", на фотографии которых мы, моряки, смотреть теперь решительно не в состоянии. Сердце щемит. А что теперь делается в Манчжурии? Куда еще отступает Куропаткин? Офицеры сегодня предложили командиру очистить все свои каюты, завалить их мешками с углем, а свободное пространство между каютами уступить под боевой перевязочный пункт. Командир не разрешил. Я тоже не был особенным сторонником этой идеи: каютами можно будет воспользоваться для раненых после боя.

26 марта. В проливе, конечно, совершенно тихо, течение быстрое. С азиатского берега тянет амброзией и нектаром, какие-то ужасно пряные ароматы. Справа Суматра, не вполне покоренная голландцами. В центральной ее части нога европейца еще не бывала. В проливе все чаще и чаще стали попадаться встречные или обгоняющие большим ходом суда. Большинство их шарахается от нас как от зачумленных (памятуя Гулльский инцидент), в особенности, ночью, когда мы внезапно освещаем их прожекторами.

Избегнув на этот раз повторения инцидента, мы в час дня стали проходить Сингапур, идя узким проливом мимо островов, покрытых богатейшей растительностью. Глядя на свежую зелень, мы облизывались, вспоминая - как вы думаете,. о чем? - о вкусных вещах вроде картофеля, лука, огурцов, салата и даже чеснока. О сингапурских же ананасах и думать не смели. Не до ананасов теперь. Морские волки вспоминали приятно проведенное ими некогда время в этом городе, я же негодовал на злую насмешку судьбы: вот уже второй раз в жизни я прохожу мимо Сингапура, не останавливаясь, на расстоянии всего каких-нибудь семи миль от него.

На этот раз наши суда не скандалили, не выходили из строя и шли стройными колоннами. Подтянулись и вечно неисправные транспорты: "Киев", "Князь Горчаков", "Владимир". К борту броненосца "Суворов" хотел пристать небольшой пароходик с русским консулом, вышедшим встретить нас, но почему -то не пристал. Г. Рудановский, по общему отзыву, - весьма энергичный и деятельный консул. Редко мне приходилось слышать от моряков хорошие отзывы о наших консулах.

Консул все-таки пристал к борту концевого крейсера "Дмитрий Донской", которому "Аврора" тотчас же нетерпеливо засемафорила, прося поделиться новостями. Новости оказались из рук вон дрянь: наша армия, покинув громадные запасы провианта, отступила за Телин; Куропаткина сменил Линевич. Не поздоровится от этаких вестей.

В Сингапуре две недели тому назад гостил японский флот. В настоящее время он отошел к северной оконечности острова Борнео, к бухте Сула или Лабуан, где у него база; крейсера же и миноносцы сосредоточились неподалеку у островов Натуна. С ними подводные лодки. Эскадра Небогатова находится в Джибути. Проходя Сингапур, мы разглядывали город, высокий собор в готическом стиле, два больших английских крейсера в бухте; справа же оставляли пустынные островки с песчаными отмелями, тихими заводями с зеркальной гладью воды. Солнце, бирюзовая вода - точно в сказочной реке плывешь. Панораму

смотришь - глаз отрывать не хочется.

Оставив далее по правую руку белый конусообразный бакан и опасные скалы, заметные по набегавшим на них бурунам, миновав еще несколько островков с громадными нефтяными цистернами, мы вышли, наконец, в Южно-Китайское море - в ожидаемый район военных действий. Если верны полученные сведения, то встреча с неприятелем может последовать не сегодня-завтра. Выяснилось, что Рожественский ведет нас за Сайгон в бухту Камранг, принадлежащую французам и отстоящую от Малаккского пролива миль на четыреста.

Глава XXX.

Южно-Китайское море

27 марта. Рано поутру занялись погрузкой угля; на горизонте расставили сторожевые суда: "Урал", "Терек", "Кубань", "Олег", "Изумруд". На этих погрузках всегда разбрасываемся очень далеко и строимся чуть не два часа. Верхнюю палубу загромождать углем уже не будем, дабы не мешать действию орудий. Этой стоянкой я воспользовался для того, чтобы переправить на госпитальное судно "Орел" матроса с воспалением червеобразного отростка. До островов Натуна осталось миль сто пятьдесят. Мы будем проходить их около двенадцати - часа ночи, готовые отразить минную атаку. Команда работает чудно: спокойно, энергично.

В кают-компании еще больше поднялся спрос на музыку: все требуют наш гимн. На лету я присаживаюсь к пианино, играю гимн, какой-нибудь бравурный марш или наш любимый авророрский, который исполняет наш оркестр, грустный, но решительный марш. Он, очевидно, наиболее отвечает настоящему нашему настроению.

Вечером с броненосца "Суворов" телеграмма: "Крейсерам "Олегу" и "Авроре" из крейсерского отряда перейти в броненосный и во время боя быть в хвосте броненосной кильватерной колонны". Бедные транспорты. Зато у нас ликование! Мы - "броненосцы"! Будем сражаться вместе с броненосцами. Погибнем в настоящем линейном бою, а не при транспортах. "Аврора" небронированный корабль с массой дерева, очень небезопасный в пожарном отношении, особенно в кормовой части, где находятся разные провизионные отделения, лазарет, заваленный старым деревом, ящиками с консервами, где тесно, темно, а выход всего один и довольно далекий - в офицерское отделение по трапу. Все опасаются, что с пожаром в корме нам не справиться: оттуда выгонит дым.

* * *

Без дела - тоска. Попробовал проглядеть оперативную хирургию - не читается. Нужно живое дело, какая-нибудь

физическая работа. Стемнело. Пробита вечерняя боевая тревога, ставшая уже обычной. Орудия заряжены. Огни потушены. В полутемной кают-компании за столом сидит публика и беседует вполголоса. До островов Натуна осталось несколько часов. Меня клонит предательский сон. Не выдерживаю и ложусь. Разбудят.

28 марта. Ночь прошла мирно. На судне идет лихорадочная работа по постройке защищающих траверзов у каждого орудия: подвешиваются сети минного заграждения{33}, и в них кладется ряд коек. Даже освобожденные от работы больные, и те вышли принять участие в общих трудах. Суетится и несчастный чахоточный с острым кровохарканьем матрос Б. до тех пор, пока я не делаю вид, что сержусь на него. Очевидно, у всех сейчас одна и та же потребность отвлечь свои мысли работой. В моем отделении молодцом распоряжается энергичный младший боцман Соколов, а помогает ему расторопный квартирмейстер Никитин. По моему настоянию и у меня поставлено два коечных траверза. Дела! Побольше дела! Без него тоска смертная.

Наконец, мы добились того, что командир приказал на свой страх выломать и выбросить за борт все дерево. То-то пошла работа! Дело кипит: трещат рундуки, внутренний деревянный борт, обшивка, ящики с консервами. Все пришли в азарт. Точно дух разрушения овладел нами. Офицеры сами рубили топорами деревянную телеграфную рубку на шканцах и перетаскивали на плечах к борту тяжелые бревна. Дошла очередь и до нижнего лазарета: полетели за борт столы, стулья, тюфяки, шкапики. В результате было очищено масса места, и пожар стал далеко уже не так страшен.

У коков (поваров) была своя работа: они прирезали всех кур, свиней и заполнили рефрижераторы; курятники полетели за борт. В трюмах "Авроры" я разыскал великолепную вещь - длинные резиновые жгуты - и использовал их как эсмарховские, для остановки кровотечения. Почти каждый матрос получил жгут и был обучен обращению с ним.

Ночь. На крейсере тихо. У орудий прикорнули комендоры и прислуга; два вахтенных начальника (один на переднем, другой на заднем мостике) с сигнальщиками напрягают все свое зрение, зорко вглядываясь в ночную тьму. Много часов проводил и я подобным образом на мостике или на марсе с биноклем в руках. Глаза у меня хорошие, но трудно разглядеть что-нибудь; своих же судов, больших судов, идущих рядом на траверзе, кабельтовых в четырех шести не различишь. Где же там заметить миноносцы, крадущиеся, точно тати ночные, под покровом тьмы, нарочно выкрашенные в какой-нибудь подходящий цвет.

Высоко на фок-мачте в бочке сидит сигнальщик (к нему

проведен телефон). Днем он сидит под зеленым зонтиком. Частенько его заносит густым удушливым дымом, частенько он там мирно засыпает и не отвечает на нервные звонки вахтенного начальника. Иллюминаторы задраены по-боевому. Огни потушены, оставлены темно-синие лампочки, и в этой опостылевшей всем полутьме мы ходим, спотыкаемся, разбиваем носы или сидим, погрузившись в тяжелое раздумье, устав после дневной работы. Непривычный мрак нагоняет тоску. Разговоры скучны и неинтересны, все об одном и том же, на жгучую тему. Где японцы? Сколько их? Где главные силы? У Сула? Лабуана? Натуна? Все подсчитываем и подсчитываем без конца по справочным изданиям число наших и японских судов и видим превосходство последних в 2-2,5 раза и числом, и качеством, и количеством орудий, снарядов, преимуществом в ходе и т.п. У японцев есть доки, есть время для подготовки и для отдыха, а, главное, есть боевой опыт. У нас же только и надежды, что на четыре новеньких броненосца, остальные... каждый с каким-нибудь недостатком. Самая разнокалиберная компания. Тот - тихоход, тот стреляет на расстояние не далее 35 кабельтовых. А транспорты! Что за обуза! Даже сейчас какое неудобство идти с ними, а в бою! Маневрировать! Все они, конечно, самые настоящие тихоходы. Из-за них мы все время должны идти с отличительными огнями. Эту ночь мы впервые перевели электрические отличительные огни на масляные - все же не так далеко видать нас.

29 марта. Как только стало светать, сквозь дымку утренней зари увидали черный четырехтрубный крейсер. Весть о появлении на горизонте военного судна наэлектризовала всех, но вскоре выяснилось, что это английский крейсер, идущий контркурсом. Разойдясь и отсалютовав нам, он тотчас же зачем-то изменил курс влево.

В японо-китайскую войну этими салютами будто бы однажды английское судно дало знать японцам о близости неприятеля. Курс норд. Идем бесхитростно прямым путем к Камрангу. Немного погодя на том же курсе встретили второй английский крейсер, двухтрубный. "Изумруд", посланный прочесть название судна, дал полный ход, пошел напересечку. На английском крейсере взвился сигнал: "Не могу различить адмиральского флага, прошу позволения не салютовать". Ответ подняли у нас поздно, какой не знаю.

Часть офицеров была оскорблена, говорили о невежестве и нахальстве англичан, сделавших вид, что не различают будто бы вице-адмиральского флага, когда и без него всему миру известно, какая эскадра идет. Другие утверждали, что англичане имели

право обидеться на посылку "Изумруда". Еще показался английский крейсер... Что же это? Не дана ли им стратегическая задача открыть местонахождение русского флота? На всех это произвело дурное впечатление. Точно черное воронье стало слетаться; чуют близость сражения или просто разведчиками идут, облегчая японцам задачу. По нашим предположениям, за ними скоро должны были появиться и их друзья - японцы. Вот в 10 часов утра и первая неизвестная телеграмма по беспроволочному телеграфу... Какое-то "сяо-кяу"... Затем пошли и пошли без конца длинные разговоры, непонятные, шифрованные... На завтраке присутствовал командир, поставил шампанское и провозгласил тост за наш успех. Было требованье гимна, аврорского марша. Отдых. Впервые не спится, ворочаемся с боку на бок. Думы, что черные мухи...

12 ч 30 мин дня. Дымок на ост. Еще дымок, справа на траверзе. Сегодня предполагалась погрузка угля. Встреча с английскими крейсерами изменила планы.

В 1 ч 30 мин госпитальное судно "Орел" вышло из строя влево, прибавило ходу и скрылось за горизонтом (как оказалось потом, получив инструкцию зайти в Сайгон). Сигнал адмирала "Тереку": "Стыдно, "Терек"!" День жаркий, душный. Вода прозрачная, изумрудная, свежая, так и манит к себе. Опять подсчет калибров - тошно! От этих разговоров я стараюсь уходить полным ходом как можно дальше. "Изумруд" и "Жемчуг" посланы вперед на разведку. За ужином публика, забыв о калибрах японских пушек, занялась старыми кадетскими воспоминаниями, большей частью сводящимися к одному и тому же: как надували одного преподавателя, как травили другого, что выделывали на уроках третьего.

30 марта. Грузим уголь ботами. В случае появления неприятеля приказано все: боты, катера, барказы - оставлять на воде и живо строиться в походный строй. "Наварин" сигналит: "Имею повреждение в машине, могу исправить к шести часам вечера". Неприятная история, которая вовсе не входила в наши расчеты. Аврорцы, как всегда, лихо грузят: на этот раз принято 270 тонн. Шикарно! В 5 ч 30 мин "Ослябя", приспустив до половины кормовой флаг, поднял молитвенный: на судне, значит, покойник. Сегодня моя очередь на ночную вахту с десяти до двух сигнальщиком в помощь вахтенному начальнику. Команда, уставшая после погрузки, спит особенно крепким сном.

31 марта. Утром подошли к аннамским берегам{*26}, к бухте Камранг, возле которой и держимся в ожидании, пока наши миноносцы и катера, посланные вперед, протралят бухту. На горизонте видны суда - это ходят наши сторожевые крейсера.

При эскадре есть водоналивное судно "Метеор", но, к счастью, теперь уже редко кто пользуется с него водой: все научились экономить собственную воду. Младший инженер-механик Ш. был на одном из коммерческих транспортов. Там струхнули не на шутку. Бранятся: "Ввязались мы с вами в грязную историю! Что теперь с нами будет! Ой-ой! Пропали наши бедные головушки! Знали бы, так не пошли бы". Веселый Ш., глядя на них, вместо того, чтобы посочувствовать им, пособолезновать, все животики себе от смеха надорвал. Вечный шутник Б. говорит:

- Хорошо армейцам - отбежали за кочечку, в овражек спрятались, а тут на-ко - спрячься.

От скуки стали рассказывать свои сны - всем теперь снится ужасная чертовщина. Мы приняли с транспорта "Владимир", согласно приказанию адмирала, для офицерской кают-компании тридцать пудов консервированного мяса; очень неважное, но и за то спасибо. Новый уголь (кардиф в брикетах) страшно разъедает лицо, руки, вызывает эритему, припухание кожи, конъюнктивиты. Заболевания инфлуэнцей, малярией продолжаются.

Наш командир тоже ведет дневник. Он мастер на все руки. На "Воине" я помню его лихим парусником; оказывается, он знает хорошо и машинное дело, он и естественник, много читает и вообще всем интересуется. Отношение его к команде самое гуманное. На судне у него есть детище ненаглядное - удав. Нередко днем командира можно застать в каюте читающим в лонгшезе, а у ног его, свернувшись калачиком, лежит этот зверь. Перелом на спине давно сросся, но подвижность и чувствительность не вполне восстановились. По моему совету, через день производится искусственное питание: в стеклянную водомерную трубку набивается мелко изрубленное сырое мясо. Евгений Романович держит удава, а я раздвигаю челюсти шпателем, вставляю трубку и шомполом препровождаю содержимое в желудок. Однажды я прибавил коньяку, но удав остался таким же меланхоликом, не стал буйствовать. От хорошей спокойной жизни и бездельничанья он очень разжирел и на днях переменил свою шкуру, причем она сошла у него одновременно с эпителием роговиц.

* * *

К вечеру траление бухты было окончено, штурмана расставили буйки. Транспорты вошли в бухту. Боевые суда остались пока еще на рейде. С трудом сохраняя строй, мы толчемся на одном и том же месте. Течение сносит к северу. На госпитальном "Орле" должна прибыть почта и провизия из Сайгона. Была погрузка. Вместо тридцати приняли сто тонн. Работы окончили сегодня рано. Транспортам разрешено войти в

бухту. Они, видимо, сильно обрадовались этому приказанию, так как поразительно быстро зашлепали своими винтами, работающими наполовину в воздухе вследствие разгруженного состояния транспортов. Ночью у орудий сонное царство, в бочке храпит сигнальщик, на юте у ракетного станка, развалившись на забытом вестовыми лонгшезе, храпит во всю носовую завертку дежурный комендор. Когда я подошел и окликнул его, то бедняга со страху чуть за борт не выскочил - так всполошился.

Глава XXXI.

Камранг

1 апреля. В 12 часов дня в бухту вошли и боевые суда; стали по диспозиции. Почти одновременно с эскадрой вошли четыре коммерческих парохода, оказавшихся немецкими угольщиками. У них на грот-мачте был поднят русский флаг, на фок-мачте - французский, на гафеле - германский.

Бухта Камранг очень велика. Узкий пролив ведет во вторую бухту - ковш, такую же обширную, как и первая. Там поместились транспорты. Кроме этих двух главных имеется множество мелких бухточек. В море два выхода, разделенные островком. Меньший из них загородили боном из железных ботов, во избежание прорыва миноносцев, во втором расположилась сторожевая цепь из миноносцев и катеров.

Похоже что-то на продолжительную стоянку. Нас окружают скалистые высокие (до 2,5 тысяч футов высоты) горы. Ближе, в глубь страны, берег отлогий, низменный. Горы поросли густым лесом, кустарником, кое-где на вершинах лежит снежок. Некоторые скаты покрыты красноватым песком, другие белым. Вернувшиеся с берега после траления офицеры передали, что на берегу есть небольшая французская колония, почта, телеграф. Новости заключаются в том, что телеграмма об уходе нашей эскадры с Мадагаскара запоздала - была задержана в Носи-Бе на целых десять дней. Благодаря этому проход наш через Малаккский пролив совершился благополучно и неожиданно для всех. Нам также помогла масса выпущенных ложных телеграмм о нашем направлении и появлении у Батавии. Третья эскадра четыре дня тому назад, то есть 26-го, вышла из Джибути. Мы стоим на глубине 11 сажен.

Каждый день к 11 часам утра с моря задувает ветер; вместе с приливом в бухту идет порядочная зыбь. К вечеру наступает страшная сырость, пронизывающая до костей. Палуба мокра. Это очень нездорово, в особенности для тех, кто не может за недостатком места и жарой спать внизу. Крейсер "Дмитрий Донской", стоявший в дозоре милях в восьми от входа, с двух часов дня стал принимать по беспроволочному телеграфу чьи-то

шифрованные депеши. В четыре часа дня с моря пришел из Сайгона небольшой немецкий пароход; приближаясь, держал сигнал: "Вижу неприятеля, имею почту". Командиры наши все на военном совете на броненосце "Князь Суворов". За неприятеля, как после оказалось, был принят наш крейсер "Донской".

Немецкие угольщики привезли с собой тридцать тысяч тонн кардиффского угля, пришли они из Диего-Суареца, а привел их оттуда наш лейтенант Крыжановский; вот чем объяснялось оставление его в Носи-Бе с какими-то неизвестными поручениями. Он-то и шел все время позади нас с огнями. Привезена пресная вода (в которой особенной нужды нет) и быки с Мадагаскара. Говорят, что французы выселили отсюда всех японцев. Не так давно в эту бухту приходил с двумя миноносцами японский вспомогательный крейсер "Америка-мэру" и под предлогом отыскания своего миноносца, пропавшего будто бы без вести, делал промер. Французы предложили свои услуги. Японцы отказались и, через два дня, придя в Сайгон, заявили, что миноносец найден.

Другой японский вспомогательный крейсер тоже был застигнут французским таможенным крейсером во время промера одной из соседних бухт. Прошел слух, что аргентинские суда уже куплены и идут сюда под командованием адмирала Беклемишева. Этому у нас, однако, никто не верит, зная нашу обычную тугость на подъем. Прозеваем мы и здесь, как уже прозевали покупку "Ниссина" и "Касуги"{34}. Идут споры о том, проглядели нас японцы или нет, и где они ищут нас теперь?

Сегодня один матрос "сыграл" с марса, упал на тент, был подброшен им на ростры, с ростр загремел на палубу. Думали, косточек не соберем. Ничего, отделался сотрясением мозга. Причина падения - беспечность: лез, держась одной рукой.

2 апреля. Дежурства в дозоре распределены так: "Олег", "Светлана", "Донской", "Аврора". Сегодня очередь "Авроры". В шесть часов утра "Аврора" вышла в море и крейсирует малым ходом на расстоянии 10 миль, то удаляясь, то приближаясь к берегу в пределах видимости сигналов от крайних судов эскадры. Занятие скучное. Развлечением служат открывающиеся дымки, несколько нервирующие нас. О каждом из них тотчас же докладывается командиру:

- Ваше Высокоблагородие, дымок слева по носу!

Немного погодя:

- Ваше Высокоблагородие, виден корпус судна, неизвестно, какой национальности!

- Ваше Высокоблагородие, на норд-осте дымок! - и т.д.

Все это коммерческие суда под английским и французским

флагами. Ночью стали на якорь в четырех милях, скрыли огни, спустили сетевое минное заграждение и по временам освещали подозрительные силуэты прожекторами. Кстати о прожекторах: их зеркала порядочно потускнели. Одно никуда не годится, совсем облезло, и младший минный офицер Б. П. Ильин в настоящее время изощряется заделывать его оловянными бумажками из-под шоколада, натирая их предварительно ртутью. Первое наше крейсерство было неудачно: на дневной вахте с часу до четырех прозевали не только дымок, но целый крейсер, да еще чужой, французский, под адмиральским флагом. Скандал! Заметили его поздно, когда он, пройдя под самым берегом, входил уже в бухту, салютуя нашему адмиралу. Увы! На той же самой вахте при тех же самых условиях проморгали и другое судно - белый госпитальный "Орел", вернувшийся из Сайгона. Со страхом и стыдом ждем сигнала Рожественского: "Стыдно, "Аврора"!"

3 апреля. В семь часов утра вернулись с дежурства, показавшегося нам бесконечным; прошли прямо во внутренний бассейн для погрузки угля с борта громадного германского парохода "Бадения". Из Сайгона получена масса почты, конечно, через Гинсбурга{35}. Моя все еще адресуется на "Изумруд". На госпитальном судне "Орел" идет разборка привезенной свежей провизии. Передают, что на крейсере "Диана", разоружившемся в Сайгоне, тьма больных: тяжело больны командир, светлейший князь Л. и священник; у судового врача острое умопомешательство.

4 апреля. Пришел громадный, зафрахтованный и почти купленный князем Л. у "Messageries Maritimes" пароход "Эридан", старый-престарый, весь в заплатах, ковчег, построенный еще во времена Ноя. Адмирал Рожественский, рассердившись, будто бы сказал: "Разгрузить этот пароход и вернуть Л., пусть будет его яхтой". С "Эридана" мы приняли быков и разную живность: кур, уток, свиней. Бедные тощие куры дохнут десятками. Быки местной породы мелкие, худые. "Аврора" на этот раз стала ближе к берегу, и я не вытерпел, рискнул съехать немного проветриться. Вельбот легко выбросился на песчаный отлогий берег против небольшой деревушки довольно убогого вида из 6-7 дворов, приютившихся под сенью стройных кокосовых пальм. Из-за калитки высокой изгороди боязливо выглянула детвора; приблизилось несколько молчаливых взрослых аннамитов. Их тип представляет [собой] нечто среднее между китайцами и малайцами. Лица у всех плоские, какие-то нездоровые: бледно-серые, худые, выражение бесстрастное; у большинства струпья на ногах.

Невольно мы вспомнили приветливую жизнерадостную носибейскую детвору и тамошних красавиц, нарядных, гордых, кокетливых. Здесь же нам предстали какие-то заморенные существа, грязные, бедно одетые; самое ужасное - их рот с черными зубами, воспаленный, окровавленный, так как все без исключения жуют листья бетеля с известкой.

Аннамиты выказали мало удивления при виде нас, а мы тоже не стали ими интересоваться и даже не заглянули внутрь хижин. Нас привлекала больше природа. Горы издали очень обманчивы. Кустарник оказался густым лесом, с такой чащей, сквозь которую нельзя было пробраться, а небольшое едва заметное ущелье развернуло перед нами прекрасную широкую долину, выходящую на противоположный берег перешейка, во вторую бухту. Слева нависли утесы, поросшие высокими деревьями, справа - крутой песчаный скат, окаймленный внизу густой чащей. Растительность здесь много беднее тропической.

Посреди долины я наткнулся на аннамитское кладбище и кумирню общекитайского типа. Внутри висели доски с письменами, цветные лоскутки, курительные свечечки - приношения верующих. Для охоты время было выбрано неудачно - самый солнцепек. Природа точно замерла. Не слышно было щебетанья птиц, только ящерицы да змеи шуршали в сухой траве.

Ящерицы здесь очень красивы, серого цвета с рубиновыми полосами и кожей, точно из плюша. Одна попалась очень большая - всей ее длины за кустами не удалось разглядеть, но туловище было величиной с кулак, а длина не менее полутора аршин. Этакой и испугаться не стыдно. Улепетывали они с быстротой молнии, как-то смешно задирая при этом свой хвост.

Из деревьев я не мог назвать ни одного. На иных красивые цветы - точно букеты из гелиотропов. Зато в траве ни одного цветка. Пролетали красивые тропические зимородки, белые с голубыми крыльями. Над головой долго парил в вышине белоголовый орел. По дороге набил десятка полтора жирных горлинок и диких голубей; по своей окраске они ужасно подходят под цвет скал. Промазал по старому знакомцу - зайцу. Уж никак не ожидал встретить его здесь и растерялся, когда он шмыгнул из-под самых ног. Следующий эпизод прямо стыдно рассказывать. Черт меня зачем-то понес на гору; пришлось лезть по скату, утопая в песке, цепляться за колючие кустарники. Добравшись, наконец, до половины, я упал и с руками зарылся в гнездо красных муравьев, не заметив его сначала. Ну, думаю, последний мой час настал. Крупные, злые, быстро бегающие муравьи моментально облепили меня с ног до головы, забрались всюду,

впились даже в веки. Я стремглав бросился вниз, позорно бросив ружье, падая, срывая с лица пригоршнями этих насекомых, дрожа, как в лихорадочном ознобе. Справившись, наконец, с врагом, я уже не возобновлял своих попыток одолеть гору, а, достав ружье, грустно поплелся к морю освежать водой горевшее тело. Вот так красные муравьи! Совсем не чета нашим мирным и незлобивым мурашам. Купанье чудное. Плотный, ровный песок, глубина начинается сразу, есть где поплавать, только не надо забывать об акулах - здесь их много.

Возвращение было не из важных: с моря задул ветер, развел противную короткую зыбь, да еще и с приливом пришлось считаться. Как ни налегали на весла лихие гребцы, вельбот все сносило назад и в сторону к скалистому мысу, где разбивался высокий бурун. Вельбот черпал носом, и все давно вымокли до последней нитки. Наконец, на "Авроре" заметили наше беспомощное положение и прислали паровой катер, который и привел нас на буксире. Ветка кораллов, кокосы, цветы и дичь были нашими трофеями на этот раз. Из ящерицы вышло прекрасное чучело.

5 апреля. Новости: привезено 12 000 пар сапог. Перепало и аврорцам. На "Эридане" идет приемка провизии барказами со всех судов. Говорят, это не приемка, а дневной грабеж. Кто посильнее, кто первый захватил, тот и берет. Команда нарочно разбивает в трюмах ящики с шампанским, пивом и напивается тут же до бесчувствия. Слава Богу, не аврорцы были в этом грешны. Отличается, главным образом, команда "Орла", грозившая даже прибить наших аврорцев за то, что они оказывали им противодействие.

Производить приемку правильно очень трудно; ревизоры выбились из сил. Возить далеко, а с 22 часов с моря задувает ветер - едва-едва можно догрести обратно с помощью паровых катеров. Флагманского интенданта никак не поймать. Содержатель нашей кают-компании приналег на пиво. Кто что, а он, знай себе, ящики с пивом таскает. А на деле есть нечего. Проскользнули слухи о грандиозной битве и победе Линевича, благодаря одной лишь кавалерии, но кавалерия эта будто бы сама наполовину костьми легла. На эскадру приехал один лейтенант - артурский герой. Он побывал уже в Петербурге и вернулся через Сайгон.{36} Говорит, что залпом из 12-дюймовых орудий с "Ретвизана" на "Асахи" смело все надстройки верхней палубы. "Цесаревич" имел пробоину и шел с нею 16-узловым ходом. В темноте на него наскочил миноносец и выпустил мину. Последняя была усмотрена, благодаря фосфоресцирующей струе, и скользнула вдоль борта.{37} На транспорте "Иртыш" сегодня

убило стрелой (для погрузки угля) боцмана.

Сегодня была стрельба пушками по мишеням из учебных стволов, обучение всей команды прицельному прибору. Все чаще и чаще приходится выбрасывать за борт солонину. Это грустно. Припасов не так много, пополнять их негде. Через день отводим душу и отдыхаем от солонины на консервах Малышева. Давно пора вывести из рациона однообразную вечернюю кашицу-размазню. Команда ее вовсе не ест и вечером питается одним чаем, прибавляя сухари и устраивая какую-то тюрю. На "Авроре" уже делаются кое-какие самостоятельные попытки разнообразить ужин: иногда бобы, макароны, консервы. Но это всецело зависит от инициативы нашего старшего офицера и предусмотрительности ревизора.

Прусаки, сгрызая обувь и корешки книг, жестоко принялись за аврорцев. Все изощряются в придумывании способов для уничтожения их. Я мог бы получить первую премию: невзрачная серая пичужка, пойманная мною живой на берегу, уже выловила у меня всех прусаков, теперь бегает по лазарету и мастерски ловит их, вытаскивая из щелей за торчащие усики.

6 апреля. Все, кроме "Олега", "Светланы", "Изумруда", "Жемчуга" и транспортов, сегодня выходили в море на эволюции. Транспорты "Юпитер", "Киев" и еще два были вчера отосланы совсем в Сайгон под охраной разведочного отряда ("Урал", "Кубань", "Терек").

Очень эффектен был спуск флага сегодня. В заливе мертвый штиль. Солнце медленно опускается за горы, золотя их вершины. Ему на смену тотчас же спешит луна, выкатываясь с другой стороны из-за гор огромным красным шаром. Нам незачем ездить на "стрелку". Но мы настолько избалованы, настолько привыкли, что глаз наш редко чувствует всю ту прелесть, которая окружает нас на каждом шагу, будь это очертания берегов, голубеющая даль гор, ежеминутно меняющаяся красота моря или грозный вид эскадры - все нам приелось, примелькалось, и многие из нас нелицемерно вздыхают по туманам родной Балтики. Старший офицер уже успел получить ответную телеграмму из России от жены. Счастливец! Ходят разные слухи. Говорят о том, что мы посланы просто с целью демонстрации, на самом же деле в Петербурге будто бы собираются заключать мир. Что же, неужели с нами только шутки шутят? Неужели мы выносили на своих плечах миллионы лишений, непогоду, голодали, коченели от холода на севере, изнывали подтропиками, восемь месяцев без вестей сидели, отрезанные от всего мира, при вечных тревогах, в ожидании нападения миноносцев, подводных лодок - все это для того, чтобы кончить... пуфом? Неужели не рискнут на эту

грандиозную ставку, которая или окончательно доконает весь флот, или даст победу России, положит конец войне?{38}

7 апреля. Сигнальщики сообщают, что почти каждое утро часов около четырех с берега доносится рев какого-то животного - прямо трубный глас, а в ответ ему поодаль откликается другой. Это тигр - "ункопп" по-туземному. Надо на охоте быть осторожнее и не соваться одному зря. Помню, как привлекала меня одна глубокая падь - густые поросли и тропка: в глубине, наверное, должен был быть источник. Что-то меня удержало, однако.

По верованиям туземцев тигр - священное животное; изображения его попадаются в кумирнях наравне с изображениями богов. Не знаю, как здесь, но в Манчжурии китайцы при встрече с тигром и не думают о сопротивлении, покорно ложатся и ждут решения своей участи. По словам французов и местных жителей, тигров здесь много. В известное время года в глубине бухты берегом проходят слоны, ломая деревья, выворачивая телеграфные столбы.

Вечером после спуска флага пришли с моря разведчики: "Урал", "Терек", "Кубань", "Днепр" и "Рион". Последний, входя в бухту, держал сигнал: "Вижу в море много огней". Эти огни прошли мимо нашей притаившейся в бухте с потушенными огнями эскадры, мимо сторожевого корабля в море, тоже неосвещенного, черного, мрачного, как пират. Ночь была проведена благополучно.

8 апреля. Вышли в море на очередное суточное дежурство. В служебном отношении это гораздо спокойнее, чем на якоре. Где теперь может быть 3-я эскадра? Какой путь она избрала? Малаккский ли пролив или вокруг Батавии? А японцы? Куда они прошли из Сула, Натуны, Лабуана? Не пропустили ли они нас нарочно, чтобы разбить отдельно 3-ю эскадру? Один из главных принципов военной стратегии - разбивать противника по частям. Сделать это теперь так легко. Мы здесь стоим тихохонько, смирнехонько, сами никого не трогаем и Бога молим, чтобы нас отсюда не выставляли. Немало толков о подводных лодках. Между прочим, был по эскадре циркуляр с подробным (для команды) описанием перископов, приказано было смотреть за всяким подозрительным предметом на воде. Толкуем о том, насколько действительны сетевые заграждения, опускаемые каждую ночь. Ну а днем? Нет! Против подводного врага суда пока беззащитны, но и сомнения нет, что здесь ли, или в Корейском проливе, или, наконец, во Владивостоке нам придется испытать на своих боках первое применение подводных лодок. На том пока и успокоимся. Если же много сосредоточиваться на этой мысли, то, пожалуй, скоро и рехнешься, загаллюцинируешь, в каждой

пустой бутылке, банке из-под консервов будешь видеть перископ. {39}

Климат в Аннаме и Кохинхине самый зловредный. Днем удушливый зной, после захода солнца роса, густой нездоровый туман. Лихорадки самой тяжелой формы, дизентерия - главные заболевания. Климат особенно вредно отражается на иностранцах и более всего на женщинах. Приезжающие сюда французы-чиновники сменяются через два года. Об этом заботится само начальство: не надо хлопотать, подавать рапорты о настоящем или фиктивном заболевании. А уезжать необходимо - малярийное худосочие, тропическая анемия подкрадываются совершенно незаметно и надолго выводят человека из строя. Увы! Не так давно я знавал на Дальнем Востоке другие места, куда, раз попав, трудно было выбраться; где офицеры, проплавав в прекрасной судовой обстановочке, вроде мною описанной, в непривычном и вредном климате подряд три - четыре года, расстраивали свое здоровье навсегда, делались психопатами, спивались и возвращались на родину, если не физическими, то нравственными инвалидами.

* * *

К закату как всегда стали на якорь, окружили себя сетями. Около этого времени наступает лучшая часть тропических суток. Чувствуется некоторая прохлада; ясное звездное небо со спокойным морем наводит на тихие думы; Южный Крест и Большая Медведица напоминают нам о том, что мы находимся где-то в срединном пространстве между родным севером и чуждым для нас югом.

Обыкновенно в это время на юте собираются на отдых от дневного труда все офицеры: сидя в лонгшезах, на складных табуретках, кнехтах, бухтах троса, они ведут дружные разговоры, вспоминают о том, что делается теперь на их далекой родине. Слышатся смех, анекдоты вперемешку с разговорами по разным морским специальностям. Около 10 ч вестовые выносят на палубу циновки и подушки любителей спать под открытым небом при сильной росе с приятным сюрпризом проснуться от внезапного дождя. Благодаря жаре и духоте внутренних помещений вся палуба (дальше офицерского юта) почти непроходима от спящей команды, и только около пушек бодрствует половинное число орудийной прислуги. На мостиках же и других возвышенных местах всегда самая бдительная служба.

Не люблю я дежурств в море. Тревожно все-таки. Весь день поминутно дымки то справа, то слева, ночью то огни, то неосвещенные темные силуэты рыбачьих джонок - пока-то убедишься, не миноносец ли это, загримировавшийся мирным

рыбарем. Зато, когда вернешься с дежурства в бухту, невольно какое-то спокойствие разливается. В эту ночь мы долго не спали: очень любопытно было узнать, какая это парусная джонка удирает от нас таким ходом при полном безветрии. Мы старались осветить ее прожектором, но лучи его оказывались мало действительными при лунном свете.

Сегодня всю ночь ссорился со старшим офицером... во сне. Снилось мне, что он позабирал всех фельдшеров и санитаров и порассылал кого на марс, кого в бочку выглядывать неприятеля, кого уголь грузить. Проснусь. Засну: тьфу, опять лезут мои несчастные санитары на марс, в бочку и т.д.

9 апреля. Вернувшись с дежурства, грузим уголь. Удалось списать на госпитальное судно "Орел" злосчастного Б. с сильным кровохарканием. Пресимпатичный матрос: все норовил работать, уверял, что никакого жара он не чувствует, а у него ежедневно к вечеру 39-40?. С погрузкой приказано спешить. Уходим сегодня в 12 часов дня. Куда? Почему? Что за экстра? Оказывается, французы просят нас удалиться по-хорошему. С одной стороны, видите ли, нейтралитет, а с другой - пришло известие, что и Линевич вместо победы разбит наголову.

- Честью просим.

- Ну, нам это не впервые. Мрачные, злые, точно волки, выходим мы в 2 ч 30 мин один за другим в море с тяжелым чувством изгнанников на душе. Почти весь шар земной обошли мы, притыкаясь к разным углам и дырам, изгоняемые отовсюду. А день-то какой сегодня, суббота вербная! Как мы все рассчитывали, мечтали утречком сегодня съехать, нарубить зелени, цветущих пальм, хотя [бы] немного скрасить нашу неприглядную обстановку, замаскировать эти наваленные всюду груды угля... И вербное воскресенье, значит, в море, и страстная неделя, и пасха, треплясь на этой волне... Говорят, адмирал Рожественский в том случае, если "самотопы" еще немного запоздают, не станет ждать и уйдет без них. Вечером было богослужение: всенощная без вербы.

10 апреля. Вербное воскресенье. Всей эскадрой шатаемся бесцельно взад и вперед самым малым (3-узловым) ходом, без эволюции, так себе, лишь бы время провести. В боевом перевязочном пункте - в церковном отделении - в невозможной жаре и духоте идет богослужение. Батя, отец Георгий, седенький благообразный старичок, служит с чувством, нараспев. Далее праздничный обед с командиром. Для веселости подпущена музыка. Музыканты разучили несколько новых маршей.

* * *

Моросит дождь. Скучно, сыро. По моему подсчету во 2-й

Тихоокеанской эскадре за время перехода умерло пять офицеров и 25 нижних чинов, из них два офицера и семь нижних чинов от несчастных случаев; списано по болезни на Родину 10 офицеров и 42 нижних чина, из них один офицер и два нижних чина психически расстроенных, 28 - с острым туберкулезом легких. На самом деле эти цифры ниже действительных: я не располагаю всеми данными. Что же третья эскадра? Высказываются самые различные предположения; заключаются пари. Командир и я, смотря довольно оптимистически, записываемся на 16 апреля, другие, более осторожные, на другие числа вплоть до 28. Из взносов по фунту образовался фонд в 180 рублей. Первый приз 120, второй - 60 рублей.

С тех пор, как мы резко поднялись на север, сразу обнаружились острые желудочные заболевания. Вещь обычная и мне знакомая. Постоят на одном месте - привыкнут; два градуса севернее - снова то же самое. Заблаговременно отдано распоряжение носить набрюшники; фельдфебели пораздавали их всем и каждому и следят за этим, но не любит наша команда этого баловства и предпочитает по-прежнему спать с голым животом. И вот в разное время дня и ночи в лазарет прибывают больные с рвотой и сильнейшими приступами колик. Часов через пять все проходит благополучно. При этом наблюдается всегда одно и то же. Матросы, вообще терпеливый народ, словно дети боятся рвоты. Заболевший сейчас же ложится на палубу и вопит: "Помираю, братцы, помираю", а товарищи его, сломя голову, летят ко мне и докладывают: "Так что, надо полагать, Ваше Высокоблагородие, такой-то кончается".

Нередко из-за неисправности опреснителей, в воде появляется неприятный вкус. Сегодня это вызвало следующий инцидент: за утренним чаем офицеры спрашивают буфетчика, глупого, простоватого парня:

- Отчего это чай такой невкусный? - а тот отвечает:

- Вода, Ваше Высокоблагородие, такая, так что г-н дохтур в нее касторового масла налили.

- Что ты мелешь, болван?

- Так точно, Ваше Высокоблагородие, скус такой, да и команда на баке тоже баяла.

Заявили об этом мне:

- Если Вы не примете своих мер, придется доложить старшему офицеру.

Я принял меры, позвал буфетчика:

- Емельянов, что ты там такое говорил? Вода что ли касторкой пахнет?

- Точно так, Ваше Высокоблагородие, пахнет, да не я один,

команда тоже сказывает.

- А откуда ты выдумал, что я подливал касторового масла в воду?

- На баке "печатают" (говорят), Ваше Высокоблагородие.

- Кто "печатает"? Укажи кого-нибудь.

- Так что запамятовал, Ваше Высокоблагородие.

- Ну, а ты вкус касторки знаешь? Принимал ее когда-ни? будь?

- Никак нет. - Санитар, дай-ка сюда касторки...

- Попробуй. Похоже? - Совсем не похоже, Ваше Высокоблагородие.

- Ну, ступай и не мели вздору другой раз.

Инцидент был исчерпан, и докладывать старшему офицеру было лишнее. Сверх ожидания вкус касторки даже понравился Емельянову. Наказание же его было иного рода: долго поднимала его на смех и не давала проходу на баке команда.

12 апреля. Эскадра крейсирует в море. "Рион", "Днепр", "Урал", "Терек", "Светлана", "Алмаз", госпитальное судно "Орел", "Жемчуг", "Изумруд", а также миноносцы втянулись в соседнюю бухту, принялись грузить уголь, а "Аврора" стала в дежурство близ входа в бухту. Перед заходом солнца с севера под адмиральским флагом пришел двухтрубный французский крейсер "Декарт". "Аврора" отсалютовала 13 выстрелами, сыграла марсельезу, офицеры и команда стояли во фронте, словом было все, что обычно полагается в таких случаях. У боцмана Н. аппендицит, требующий операции. Приятно, что с нами госпитальное судно. Командир к пасхе сам назначил денежные награды фельдшерам по двадцати пяти франков, санитарам по пяти. Очень любезно при скудности судовых наград.

13 апреля. Все суда, выйдя из бухты, присоединились к эскадре, построились в походный строй и двинулись к северу. Мы решили, что французы нас окончательно выставили. Идем на японцев. Отлично. Часа через два, однако, выяснилось, что идем совсем не так далеко, в соседнюю бухту. Что ж, и это хорошо. Поживем еще на белом свете. Сегодня выброшено тринадцать бочек солонины. То-то раздолье акулам. Видели в море неподалеку кита: кувыркался, пускал столбы воды.

В 5 ч 30 мин вечера стали на якорь в бухте Ван-Фонг.

Глава XXXII.

Ван-Фонг

Эскадра стоит в громадном полуоткрытом заливе, окруженном очень высокими горными кряжами высотой от двух до пяти тысяч футов. Склоны гор покрыты лесами; много прогалин, голых скал; на многих вершинах природой

нагромождены точно искусственные каменные столбы, принимающие вид фантастических замков или храмов. К закату солнца все суда эскадры были на якорях, окружили себя сетями, выслали миноносцы и минные катера в дозор. Еще часа два продолжалось оживление рейда сигнализацией и рассылкой паровых катеров по разным неотложным надобностям; понемногу судовые огни погасали, и, наконец, эскадра погрузилась во мрак, зорко следя за окружающим горизонтом.

14 апреля. Ночью с крейсеров потребовали по 25 человек на "Воронеж" перегружать уголь с немца. Теперь наша очередь: на Мадагаскаре грузила команда броненосцев. Вышел приказ адмирала о том, что береговые жители дают сдачу фальшивыми русскими кредитками. Таковых не брать. Все это японское изделие - отголоски войны, дошедшие и сюда, до Аннама. О Небогатове ни слуху, ни духу. Мечтаем о возможном прорыве через Лаперузов или Сангарский пролив трех владивостокских крейсеров на соединение с нами. То-то хорошо было бы!{40} Вечером на юте богослужение с чтением двенадцати Евангелий; присутствуют все свободные от службы. Тесно, жарко, душно, хотя ветерок и задувает свечи.

15 апреля. Утром по беспроволочному телеграфу получен ряд загадочных телеграмм: наконец с трудом разобрали одно слово: "Zud-Quest"{*27}, очевидно, говорят французы. А мы думали, 3-я эскадра идет. В четыре часа дня был вынос плащаницы. Продолжаем грузить уголь ботами - медленно, но все же быстрее нашего флагманского корабля "Олег", который за ночь погрузил 40, а мы 61 тонну. Сегодня поэтому "Олег" на правах адмиральского корабля{41} отобрал у нас лучший трюм, а нам дал другой, со сломанной стрелой.

Впрочем, к вечеру немецкий пароход "Ева" стал борт о борт - погрузка ускорилась.

У борта судна толпятся аннамиты на джонках, в которых решительно все сделано из бамбука: дно, такелаж, циновки. Бамбук здесь универсален. Туземцы привозят для продажи местный малорослый тощий скот, кур, свиней, чай, табак, чеснок, саго, апельсины, бананы, папайю, манго, папельмусы, мандарины - все втридорога. С офицера за апельсин меньше франка не берут. Папельмусы мы называем семейными апельсинами, так как одним фруктом можно накормить человек пять - шесть. Папайя - род дыни с приторным сладким вкусом и семенами, похожими по наружному виду на рыбью икру. Все эти фрукты весьма полезны как разнообразие в пище; беда только в том, что наши нижние чины не умеют пользоваться ими: дорвутся до них, моментально обожрутся, а к вечеру катаются от боли в

животе и рвоты.

Говорят, нами куплено 18 немецких пароходов: "Ева", "Дагмара" и др. Все они ходят пока еще под германским флагом. "Дагмару" будто бы адмирал на днях выслал отсюда: или она отказалась почему-то выдавать провизию или потому, что на ней в числе прислуги оказались два японца. На остальных немцах прислуга большей частью китайская, затем беглые русские - словом компания с бору по сосенке. "Ева" была уже несколько раз во Владивостоке. Через нее командир получил известие о своем сыне, лейтенанте на крейсере "Громобой". "Ева" передает, что во Владивостоке 200 000 тонн угля, а в Артуре сдано его 80 000 [тонн] . Командир ее во время погрузки говорил нашим офицерам:

- Куда вы идете? Опомнитесь! Японцы вас без труда разобьют.

16 апреля. 3-й эскадры нет, командир и я уже проиграли по фунту. Сегодня страстная суббота, несколько офицеров съехало на берег за зеленью. Как в Камранге, так и здесь ровная, гладкая полоска песчаного берега окаймляется низкорослым колючим кустарником, как непроницаемой стеной. После долгих усилий, отыскав наконец лазейку, ободравшись о колючки, усыпанные красными муравьями, мы очутились в долине, напоенной медовым ароматом. Шум прибоя сразу стих. Здесь богатая зелень. На деревьях крупные цветы (магнолии и другие, мне неизвестные). Щебетанье пташек, резкие крики павлина, ястреба, клекот орла, аккомпанемент цикад, то усиливающих crescendo свое пение, то постепенно замолкающих - все это представляло в общем довольно оглушительный хор.

У ручейка мы заметили массу козьих следов, а в траве - лежбище какого-то крупного зверя. Хотя компания наша и была вооружена, но по случаю такого дня решила никого не трогать. Купанье было бы чудесное, если бы не масса колючих морских ежей с длинными иглами. Сегодня довольно тихо, они и выползли ближе к берегу, а при большой волне они предусмотрительно удаляются на глубину. Каких только здесь нет раковин! Часто они быстро двигаются, шуршат на песке: это убегают обитающие в них раки-отшельники, таща за собой свое жилье.

Рядом с нашим вельботом близ берега на якоре качалась аннамитская шлюпчонка-душегубка; оттуда из-под рогожи торчали две пары голых ног мирно спящих рыбаков. Душегубку сдрейфовало к берегу, ударило о песок и окатило водой. Аннамиты разом выскочили из-под рогожи и, увидав чужестранцев, купавшихся поблизости и смеявшихся над их испугом, решили, что это их проделка, что это они передвинули

их якорь ближе к берегу. Мы не могли оправдаться, аннамиты с мрачными рожами перебрались подальше от нас.

Как всегда по возвращении с берега мы навезли с собой разных разностей: зелени, цветов, пальм различных пород. Зелень нужна для уборки судна сегодня идут деятельные приготовления к встрече праздника. Переборки задрапировываются флагами, в батарейной палубе расставляются куличи, крашенные яйца. Под вечер пришло приказание особенно усилить бдительность и надзор в эту ночь. Выдалась темная ночка. У входа в бухту на ночь расположились цепью с правильными интервалами аннамитские рыбаки с одним огнем на каждой шлюпке; это кажется нам подозрительным. Давно бы пора японским миноносцам произвести атаку. Что они? Где они? Зачем время зря тратят?

Несмотря на приевшуюся однообразность нашей судовой обстановки и трудность скрасить ее чем-нибудь, несмотря на грозные боевые приготовления, все: и говеющие, и неговеющие - чувствуют, что приближается Великий Праздник. Невольно вспоминается Родина. Походная церковь собрана на боевом перевязочном пункте. Защита из коек задрапирована флагами. Наверху потушены все огни. Усиленная вахта офицеров и команды зорко следит за горизонтом, прислушиваясь в то же время к доносящимся из батарейной палубы молитвам священника и трогательным для всякого русского возгласам: "Христос Воскресе!". После богослужения, кончившегося в два часа, командир и офицеры поздравили команду, затем собрались за столом дружной семьей.

17 апреля. Адмирал обходил на паровом катере все суда и, не выходя, здоровался и поздравлял с праздником. "Аврора" встретила и проводила его музыкой. Все заметили, до чего адмирал в последнее время похудел и выглядит нездоровым. Это нисколько не удивительно, если принять во внимание, сколько трудов и энергии было затрачено им за почти годичный срок приготовления эскадры к настоящему походу и за длинный период самого похода. Да поможет Господь Бог ему и в дальнейшем, да сохранит силы для довершения подвига, которого ожидает от него вся Россия. Мы, служащие на его эскадре, верим в способности нашего начальника, в его счастье, и с этой верой собираемся победить врага.

Адмирал Фелькерзам совсем плох, говорят. Уже долгое время он не встает с постели. Доконали его тропическая жара и чрезвычайная трудность службы при данных условиях. Суда обменялись по обычаю визитами. Мне пришлось побывать на "Анадыре", "Жемчуге" и "Изумруде", где теперь вся кают-компания

завалена углем вплотную; пианино обернуто в брезент. Офицеры живут по-прежнему на верхней палубе, тут же едят и спят. Я уже избаловался на "Авроре", и меня обратно не тянет. Командир и остальные члены кают-компании "Изумруда", как всегда, очень милы и гостеприимны.

Привезено известие, сильно нас встревожившее: в газетах напечатано, что у островов Анамба уже был бой: погибли "Аврора", "Сисой Великий", "Дмитрий Донской". Очевидно, кто-то спекулировал на деньгах и душевном спокойствии наших родных. Какой ужас! Приказ: грузиться углем до полного запаса на три тысячи миль при ходе десять узлов. Наконец-то! Ну, слава Богу! Говорят, "Изумруд" и "Жемчуг" имеют предписание во время боя внезапно броситься на японские флагманские корабли и выпустить по две мины. Рискованное предприятие!{42}

А зачем это меня судьба перевела на "Аврору"? Вот любопытно-то знать! Наш адмирал не изводит нас тьмой приказов. Все его приказы содержат только необходимое. Каждое движение эскадры сопряжено с большой таинственностью: кроме Рожественского никто ничего не знает. Хорошо ли это? Прошел слух, что третья эскадра только 14 апреля вошла в Малаккский пролив. Поэтому заключается еще одно пари на 130 рублей. Пришел миноносец из Камранга, привез предостережение насчет тайфуна.

19 апреля. Близость тайфуна чувствуется. С утра ходит большая зыбь. Залег туман. Коснется ли нас циклон? Центр его в 400-600 милях от нас; идет он своим обычным трактом к N и к NO. Согласно приказанию все суда выкрасили свои мачты в серый цвет, а реи и марсы оставили черными для того, чтобы труднее было определять по ним расстояние дальномером. Трубы у нас желтые, ночью освещаются прожекторами великолепно. Почему бы не перекрасить и их?{43}

Продолжаем разгрузку немецких пароходов. Сегодня добрались до солонины парохода "Ева"; по клеймам Шангайская{*28}, но хвалить нельзя: небрежная укупорка, у многих бочек вытекает рассол, торцы донышек выпучены. Все же она много лучше той солонины, которая была заготовлена в Кронштадте. В последние дни приходится выбрасывать за борт по 12 бочек испорченной, чтобы найти с трудом 13-ю, сносную для пищи. С вечера опять стали получать непонятные телеграммы. Третьего дня на дежурстве "Дмитрий Донской" заметил пароход, который остановился и спустил шлюпку. Когда пароход отошел, наш паровой минный катер задержал эту шлюпку почти у самого берега. Из нее выбросился голый человек, а куда делся - неизвестно. Говорят, нашли какие-то бумаги. Вероятно, японский

шпион.

21 апреля. Вырвался на берег. Проводник-аннамит повел по тропинке, которую без него мы бы не отыскали. Перевалив через небольшой хребет, идя порядочной чащей, мы остановились, увидев в нескольких шагах от себя серую тушу, зашевелившуюся в кустах. Это оказался огромного роста с гривой на шее и широкими рогами бык-як, мирно пасущийся. Проводник, думая, что мы станем стрелять в него, делал умоляющие жесты. После мы узнали, что один из подобных нам охотников залез от такого быка на дерево и долго сидел там, а другой подстрелил теленка, за что и поплатился тремя фунтами. Мы залезали добросовестно всюду. Проводник очищал дорогу серпом с длинной рукояткой, наши же тупые десантные топорики не годились для этой цели.

За перевалом увидали прелестную долину с журчащим ручейком посередине. Из-под ног выскочила какая-то зверюшка вроде большой серой кошки с длинным хвостом и улепетнула. Немного далее взлетел, красиво распустив пышный хвост, самец-павлин. Я выстрелил, и он тяжело упал в кустарник. Добраться до него так и не удалось. Много дичи пропадало у нас подобным образом.

Немного погодя из-под ног выскочили сразу две грациозные козочки и метнулись в разные стороны. Погнавшись за двумя сразу, конечно, промазал. Другой офицер, инженер-механик, был счастливее и убил большую козу. Солнце стало уже склоняться к западу, в ущельях гор легли тени, и мы, забравшись вдоль ручья довольно далеко, услыхали неподалеку рев тигра, выходившего на вечернюю охоту, и поторопились вернуться. Присутствие павлинов указывает на близость тигра.

В одном месте на сыром песке мы увидели ясные отпечатки следов тигрицы и ее детеныша.

* * *

Сторожевые суда видели днем в море два миноносца неизвестно какой национальности, которые, подняв французский флаг, быстро улепетнули. Не японцы ли? Вечером в море кто-то сигналил в небо прожектором. С "Суворова" приказано быть внимательнее. Мясо свежее у нас теперь постоянно, а вот насчет зелени - лучку, картофеля, так даже споры выходят. В ней ощущается страшная потребность, всем грозит цинга. Давно уж пора ей появиться. Скоро наши потребности будут доведены совсем до минимума: тарелка щей с сухарем, стакан чаю, полведра пресной воды, кусочек мыла.

24 апреля. В 4 ч 30 мин с моря пришел французский крейсер "Гишен", яснее ясного намекая своим приходом, что гостеприимство в нейтральных водах исчерпано.

Распространилось почему-то известие, что завтра произойдет соединение эскадр. На розыски посланы разведчики: "Жемчуг", "Изумруд ", "Рион" и "Днепр". На "Ослябе" умер старший артиллерийский офицер лейтенант Гедеонов.

25 апреля. Адмиралу Фелькерзаму хуже. В семь часов утра приказано вдруг всем выйти в море. Вышли, крейсируем вдоль берегов. Причина выхода неизвестна. В восемь часов с юга пришел французский крейсер с адмиралом Жонкьером, заглянул в бухту. Теперь он может записать в своем вахтенном журнале и сообщить французскому правительству, что русская эскадра не нарушает правил нейтралитета и крейсирует вдали от нейтральных вод. Где же 3-я эскадра? Каждый день один или два офицера проигрывают пари. В полученной Сингапурской английской газетке мы отыскали описание нашего прохода через Малаккский пролив, составленное в таких язвительных выражениях: "Наконец-то мы узрели чудо чудное, диво дивное - прошла русская эскадра из 42 вымпелов. Впереди идут транспорты, затем опять идут транспорты, далее - снова транспорты. Вот мы видим "боевое" судно "Изумруд", видим наших весьма старинных знакомцев: "Дмитрия Донского" и "Сисоя Великого", лихой корабль "Светлану", а за ними снова ползут транспорты... Где же пресловутые броненосцы? А! Они, надо полагать, остались в Индийском океане, дожидаются эскадры Небогатова"...

Вернулись снова в ту же бухту. Младший врач броненосца "Орел" списывается по болезни на госпитальное судно "Орел". В помощь старшему врачу этого броненосца взят младший врач с одного из транспортов. Уже одна фамилия его - Авроров - напоминает о том, что необходимо и на "Аврору" назначить второго врача.

26 апреля. Знаменательный день. В 10 ч утра суда вышли в море. 3-я эскадра уже прошла мимо нас и шла к северу, к мысу Варелл. Концевым с транспортами шел "Владимир Мономах", который, услыхав по беспроволочному телеграфу переговоры "Суворова" с "Уралом", в 9 ч 20 мин утра отозвался: "Ясно вижу, "Мономах" ".Тогда "Суворов" стал его вызывать: ""Мономах", "Мономах"! Покажите вашу широту, долготу. Возьмите курс W". 3-я эскадра повернула и легла на встречный нам курс. Долго ожидаемая встреча произошла, наконец, в три часа дня как раз на вахте лейтенанта С., выигравшего в этот день одновременно оба пари. Мы увидели эскадру из 11 судов; пять боевых из них - "Николай I", "Апраксин", "Сенявин", "Ушаков", "Мономах" - прошли по левому борту, обрезали корму и приблизились к адмиралу с правого борта. Радость была всеобщая. Гремело "ура", оркестры

играли гимн. Старого знакомца "Владимира Мономаха" не узнать: на нем снята грот-мачта. Адмирал Рожественский поднял сигнал: "Добро пожаловать! Поздравляю с блестяще выполненным походом, поздравляю эскадру с присоединением эскадры". К 7 ч вечера суда вошли в узкую длинную темную бухту Куа-Бе, всего на две мили севернее Ван-Фонга.

Глава XXXIII.

Куа-Бе

Стоянка в Куа-Бе продолжалась четверо суток; спешно грузились углем сами и перегружали уголь с одних транспортов на другие, чтобы уменьшить их число и отпустить разгруженными в Сайгон.

Отряд адмирала Небогатова пришел к нам в полной исправности, так что этих четырех суток стоянки хватило для различных мелких работ по исправлению механизмов. Пришлось также и ему перекрасить дымовые трубы, как у нас, в желтый цвет, а мачты - в светло-серый. Во время стоянки офицеры наших судов и пришедшего отряда обменивались визитами, посещали товарищей, и тогда разговорам не было конца. Последние приказания отряд имел в Джибути, где рассчитывал соединиться с нами. Затем пошел прямым путем через Малакку. Сингапурский консул ждал их в море близ Сингапура три дня; с величайшим трудом ему удалось достать пароходик, так как англичане, соблюдая "строжайший нейтралитет", запретили давать ему внаймы какое бы то ни было судно.

27 апреля. Отряд привез нам письма и газеты с Родины, чему мы бесконечно обрадовались, так как до сих пор имели последние известия от конца января.

Всегда, а теперь в особенности, получение писем - целая трагедия, с трудом скрываемая. Кто с утра, а кто уже и накануне, волнуется, сердится, бранится, почему это не посылают за почтой катера; другие молчат, а внутри, видимо, изводятся. Наконец почта привезена, распечатывается. Общие восклицания: "Жидковато что-то!" Старший офицер разбирает ее и раздает, а остальные жадно глядят ему в руки, стараясь издали по цвету конверта или по почерку угадать свое. При этом сыплются более или менее остроумные замечания, некоторые письма даже обнюхиваются - раздушенные. Я уже давно (с 7 февраля) сижу в этих случаях в сторонке, зная, что мне все еще адресуют на "Изумруд". Доброжелатели присылают нам вырезки из газет. Командир прочел свои письма и с грустью заявил: "Господа! О нас в России и думать вовсе позабыли. Все заняты внутренними своими распорядками, реформами, сплетнями, а про войну уже и не говорят". Грустно нам было это слышать.

Пробежал я несколько номеров газет и сразу обратил внимание на тот хаос и сумбур, которые царят теперь во всех суждениях и понятиях - все перепуталось, растерялось, сыплется масса обвинений. Всем и каждому хочется найти виноватого. И среди всей этой суматохи не слышно ни одного мужественного, твердого, спокойного, благоразумного голоса с призывом не терять голову, быть стойкими, терпеливыми и верить в лучшее будущее. Горько и обидно стало продолжать чтение, и с тяжелым чувством я отбросил газету. Очень милы лаконичные телеграммы с сухопутного театра войны: "Один солдат отморозил ноги" или "Нашли труп японца" - все в таком роде. Как и следовало ожидать, с эскадрой Небогатова на "Аврору" младший врач не прибыл. От французского адмирала Жонкьера сегодня по беспроволочному телеграфу получено поздравление "bon voyage!"{*29} и все такое. Видно, пора уходить, порядком мы надоели французам. Ура! С "Изумруда" получено пять писем; все со штемпелем благодетеля Гинсбурга.

28 апреля. По поводу благополучного соединения эскадре вышел приказ командующего 2-й эскадрой флота Тихого океана:

"Китайское море. 26 апреля 1905 г., № 229.

Сегодня, 26 апреля, в два часа, к эскадре присоединился отряд контр-адмирала Небогатова, вышедший из Либавы 2 февраля, на четыре месяца позже эскадры. Отдавая должную честь молодецкому отряду, совершившему столь блестящий переход без услуг попутных портов и со знакомыми всем нам притеснениями на стоянках в пустынных местах, я не умаляю цены трудов прочих отрядов эскадры, которым пришлось поджидать товарищей в обстановке, делавшей вынужденные стоянки столь же тяжелыми, как и переходы. С присоединением отряда силы эскадры не только уравнялись с неприятельскими, но и приобрели некоторый перевес в линейных боевых судах. У японцев больше быстроходных судов, чем у нас, но мы не собираемся бегать от них и сделаем свое дело, если наши заслуженные машинные команды и в бою будут работать спокойно и так же старательно и добросовестно, как работали до сих пор. У японцев гораздо больше миноносцев, есть подводные лодки, есть запасы плавучих мин, которые они привыкли подбрасывать. Но это такие средства, которым должны быть противопоставлены осторожность и бдительность: надо не проспать минной атаки, не прозевать плавающих корпусов и торчащего из воды перископа, не теряться у прожекторов, меньше волноваться у пушек и лучше целить. У японцев есть важное преимущество - продолжительный боевой опыт и большая практика стрельбы в боевых условиях. Это надо помнить и, не

увлекаясь примером их быстрой стрельбы, не кидать снарядов впустую, а исправлять каждую наводку по получаемым результатам. Мы можем рассчитывать на успех только при исполнении этого требования; им должны проникнуться все офицеры и все команды. Японцы беспредельно преданы престолу и родине, не сносят бесчестья и умирают героями. Но и мы клялись перед престолом Всевышнего. Господь укрепил дух наш, помог одолеть тяготы похода, доселе беспримерного, Господь укрепит и десницу нашу, благословит исполнить завет государев и кровью смыть горький стыд Родины. Подписал: Генерал-адъютант Рожественский".

Приказ написан просто и ясно, без громких фраз. Дай нам Бог хорошо его выполнить!

* * *

Минный офицер Ю. К. Старк достал с "Ушакова" лишнее зеркало для прожектора вместо нашего "шоколадного"; старший артиллерийский офицер А. Н. Лосев раздобылся вторым дальномером Барра и Струда, которых у судов Небогатова - по четыре, а у нас - один. (К сожалению, этот дальномер оказался из рук вон негодным. Не таковы ли и остальные?) Оттуда же раздобыли и приняли к сведению весьма интересный циркуляр, в котором бывший командир "Новика" и "Севастополя", капитан 1 ранга Н. О. фон Эссен давал различные указания военного характера. Жаль, что такие полезные вещи доходят поздно, узнаются случайно.

К эскадре присоединился плавучий госпиталь "Кострома", который обогнул Батавию отдельно от своего отряда. На госпитальном "Орле" в трюме задохнулся санитар Ярославцев. Перед ним кок и баталер, спустившиеся туда за луком, были вытащены в полузадохнувшемся состоянии. Идет расследование. Вечером с одного из судов отряда Небогатова на "Аврору" приехал лейтенант Б. и продемонстрировал команде ряд туманных картин{44} патриотического содержания из морской и сухопутной военной жизни. Демонстрация сопровождалась соответствующими пояснениями. Говорилось об известном подвиге двух матросов со "Стерегущего", открывших кингстоны и затопивших вместе с собою свой миноносец, о подвиге Василия Рябова, расстрелянного японцами, о подвигах наших дедов-севастопольцев, о том, что уважать надо и врага, об Андреевском флаге, который тонул, но никогда не спускался... и много еще, много хороших вещей. Завтра в пять часов утра уходим окончательно.

Глава XXXIV.

Тихий океан

1 мая. Сегодня маевка в России, то есть стачки, забастовки студентов, рабочих и... последствия, сопряженные со всем этим - веселый денек у вас сегодня!

Ну, а мы в пять часов утра двинулись далее в свой путь.

Днем был отслужен молебен с водосвятием, судно окроплено святой водой. Служба тянулась без конца. Отец Георгий не выпускал решительно ни одной молитвы и наказывал этим наших грешников, привыкших к более короткой службе. Когда после в кают-компании кто-то заметил: "Нельзя ли, батя, служить как-нибудь покороче?" - батя вспылил, принес требник и просил вопрошающего указать ему все то, что он находит лишним.

Бедные артиллеристы терпеливо пыхтят над исправлением дальномера, который с таким трудом был выклянчен с "Ушакова". То "Орел", то другое судно выходят по временам на несколько часов из строя: "Имею повреждение, исправлю к такому-то часу, могу идти 5-узловым ходом". Неважно будет, если что-нибудь подобное случится во время боя.

После полудня "Николай" произвел нечаянный выстрел, о чем сообщено было сигналом. Несмотря на то, что ничего подозрительного в видимости горизонта не замечалось, наши телеграфы несколько раз получали непонятные для нас знаки. Поэтому приходится предположить, что где-нибудь не очень далеко работают чужие телеграфы.

3 мая. Разбирали с командиром по русским и английским лоциям описание острова Формоза{*30}, на южную оконечность которого мы сейчас держим курс. Остров еще не весь покорен японцами. Хороших портов здесь нет. Северный Келунг - небольшой, с угольной станцией. Уголь плохой, по весу на 50% легче кардифа, по жаропроизводительности на 30% слабее. На Формозе у японцев есть минная станция, телеграфный кабель в Шанхай, Гонконг, Нагасаки.

4 мая. Курс продолжен восточнее Формозы.

5мая. На широте 19,5? и почти на меридиане Формозы с раннего утра принялись за погрузку угля. К концу погрузки два транспорта, "Тамбов" и "Меркурий", получили разрешение идти в Сайгон. Адмирал сигналом изъявил им свое особенное удовольствие за службу и пожелал благополучного плавания. И вот перед заходом солнца к всеобщей радости - и их, и нашей - они пошли обратным курсом. Только успели мы освободиться от них, как в тот же вечер открыли при свете яркой луны дым парохода, который, скрыв огни, полным ходом улепетывал в сторону от эскадры. За ним в погоню был послан крейсер "Олег".

6 мая. День рождения Государя Императора.

* * *

Рано утром разбудил меня вестовой:

- Ваше Высокоблагородие, вставайте! "Олег" закороводил один пароход, а "Жемчуг" за другим гоняется.

Я вышел наверх. "Олег" стоял подле большого двухмачтового однотрубного парохода "Ольдгамия" под английским коммерческим флагом. К пароходу с "Олега" шел на шлюпках десант. "Жемчуг" тоже спускал шлюпку для осмотра второго парохода, оказавшегося норвежским "Оскаром II". В 10 ч 30 мин утра норвежец, не имевший груза, был отпущен и прошел через эскадру, все время салютуя флагом и держа сигнал по-международному: "Благодарю, желаю счастливого плавания", на что с "Суворова" был ответ: "Благодарю". Было видно, как "Оскар II" задымил вовсю и дал full speed{*31} по направлению... к южной оконечности Формозы (доносить японцам). Рад-радешенек, что так легко отделался от нас. С трех часов утра до шести вечера шли 3-узловым ходом по случаю какой-то довольно серьезной поломки машины у "Апраксина". Транспорт "Ливония" идет на абордаже, борт о борт с англичанином, с которого теперь грузит уголь. Нами получен приказ принять английского командира и старшего механика. Мы готовимся гостеприимно встретить их.

"Хорошо было бы, если бы они догадались свой портер или пиво захватить, а то у нас нет его ни капельки", - говорит кто-то.

Разговор переходит на тему о том, что, в сущности, за варварская вещь война. Какое дело, например, этому английскому кэптену{*32} до войны. Возил он груз в Японию и до войны и почему бы и теперь не возить. Каково ему теперь расставаться со своим родным кораблем, на котором он, быть может, лет двадцать плавает. Мы сами - моряки, знаем, что такое привязанность к судну. Вероятно, у этого кэптена есть и жена, и дети, мать; они ждут от него вестей и вдруг узнают, что он захвачен как контрабандист, попал на войну. Сколько тревог, сколько опасений! (Приказ был отставлен. Англичан поместили на "Днепр", а затем на госпитальное судно "Орел", имея в виду их полную безопасность.)

7 мая. Утром проходим южнее острова Батан. Курс взят NO 34°. Сзади ползет английский контрабандист с нашей командой из 200 человек с первого броненосного отряда. "Ливония" от него уже отошла, так как перлини (канаты) полопались. Сегодня довольно свежий SSO. Англичанин поэтому поднял кливер и поставил триселя; плетется очень недурно. Говорят, ему скоро сделают "крантик", то есть ко дну пустят. Пройдя пролив Балинтанг, мы теперь уже вышли из Южно-Китайского моря в настоящий Тихий океан. В Артуре в старое доброе время между

матросами "Разбойника" и "Забияки" произошла однажды целая драка из-за того, что последние, уходя в запас, по традиции написали на своих чемоданах: "Моряк Тихого океана". Разбойницкие и стали травить их: "Какие, мол, вы моряки Тихого океана, когда вы его и в глаза не видали. Только и плавали, что по Желтому, Китайскому да по Японскому морям". Сегодня нас покачивает. Гляжу на "Изумруд". Издали видно, как выворачивает его, несчастного.

8 мая. Английский пароход отпущен с небольшим количеством русской команды при офицере по неизвестному назначению. (После узнали, что он был послан во Владивосток кружным путем.){45} Сегодня "Жемчуг" и "Олег" ушли вперед наблюдать появившийся на горизонте воздушный шар. Скоро вернулись. Какой шар? Что за история? На "Авроре" его не видали. Или это сигнал был ошибочно разобран? Тяжелые дни переживаются теперь нашими родными! Бой ожидается каждый день, а как медленно тянется время!

9 мая. Оставили в правой руке к северу острова Лиу-Киу, а к югу Мио-Киу{46}, принадлежащие японцам. Снова вышли из пределов Тихого океана и вошли в Китайское море{*33}, взяв курс на Шанхай. Дождь, серое небо, 15° тепла. Резкая разница в температуре (мы вчера вышли из тропического пояса, пробыв в нем полгода) отражается очень чувствительно. Появились гастриты, судороги в мышцах и проч. По эскадре вышел приказ надеть суконное платье. Весь вечер была сильная молния и зарница. Ночью пронесся циклон, разразился дождь. В десяти шагах ничего не было видно, а уж подавно и гакабортного (кормового) огня впереди идущего судна. Благодаря волнению предполагаемая сегодня погрузка угля не состоялась. Уголь - наш хлеб насущный. На какой только зыби ни умудрялись мы принимать его барказами! Ни одна команда иностранного флота никогда еще не выделывала таких фокусов, какие выпали на долю многострадальной 2-й Тихоокеанской эскадры. Вчера от нас отделился разведчик "Кубань", сегодня "Терек". Куда? Зачем?{47}

10 мая. До неприятеля рукой подать, каких-нибудь 400 миль. Все ближе и ближе тревожный час, в который многим не сносить головы. Было бы лучше, если бы нам удалось мирно пройти во Владивосток, соединиться там со своими крейсерами и миноносцами, оставить транспорты. Планы Рожественского неизвестны. По-видимому, он желает пройти во Владивосток Корейским проливом. В кают-компании разбирают стратегическую задачу о том, не лучше ли избрать обходный путь вокруг Японии, через Сангарский пролив. Сторонников кружного пути очень мало. Все предпочитают более скорое разрешение

своей судьбы: надоело томиться ожиданием.{48} Сегодня заштилело. С раннего утра "Аврора" энергично грузит уголь с транспорта "Владимир". Принято 230 тонн. Благодаря распорядительности старшего офицера и старшего механика, у нас всегда накануне погрузки обдумывается целый план, как бы провести ее скорее и лучше распределить уголь. Сегодня, например, когда наш флагманский крейсер "Олег" в семь часов утра поднял сигнал: "Приготовиться к погрузке угля", мы могли начать ее тотчас же, так как у нас уже все было готово к пять часов утра.

Адски холодно. 12° тепла и туман, пронизывающий до костей. Во всем теле ощущается какая-то слабость, мелкая дрожь, в голове тяжесть. Я негодую на легкомыслие своих соплавателей, щеголяющих в легких кителях, несмотря на мои предостережения. В результате вечером командир, ревизор и еще четыре офицера больны: лихорадят, принимают касторку, хинин, аспирин и т.п. Благодаря дождю угольная пыль превратилась в слой грязи, который мы своими подошвами разнесли по всем помещениям. С "Владимира" удалось выпросить немного свежей провизии. Он уходит в Шанхай, а во Владивостоке, говорят, дороговизна ужасная: яйцо - 75 копеек, фунт масла - 2 рубля. С двух часов идем 5-узловым ходом, чтобы завтра утром подойти к Шанхаю и оставить там часть транспортов.

11 мая. В 5 ч 30 мин утра, изменив курс, придержались в тумане к группе Седельных островов, милях в тридцати от Шанхая.

На судне идут последние приготовления: во многих местах устраиваются траверзы - защита от осколков из сетей минного заграждения с рядом коек или из стального и пенькового троса. Я настоял, чтобы и мне на боковых перевязочных пунктах поставили парочку траверзов. Впоследствии одному из них, а именно правому, я был обязан спасением своей жизни. В анкерки и лагуны наливается свежая питьевая вода. Расставляются бочки с забортной водой, запасные пожарные шланги, ведра с песком для тушения пожаров. Дерева у нас на судне еще много; всего не выбросишь. С верхней палубы разгребается и убирается уголь, который расходуется с таким расчетом, чтобы к Цусиме у нас были полные угольные ямы и запасы в офицерской кают-компании и еще кое-где в небольшом количестве, лишь для защиты. Палубы должны быть все освобождены от угля.

Боевые перевязочные пункты остались на прежнем месте в батарейной палубе, в передней части судна, под командным мостиком и рубкой, в той части судна, в которую больше всего целят японцы и, как я после на опыте узнал, не только целят, но и

попадают. Но более удобного места в смысле подачи раненых, снабжения водой и т.п. отыскать было нельзя. Спуститься палубой ниже совсем не представлялось возможным.

В 8 ч 30 мин вечера транспорты "Ярославль", "Воронеж", "Владимир", "Метеор" были отпущены, а с ними ушли и крейсера "Днепр" и "Рион".{49} Как мы догадывались, назначение наших легких крейсеров было находиться в тылу эскадры, прерывать сообщение с Японией, ловить контрабанду. Я читал список названий контрабандных судов. Чего на них только нет: есть даже особый специально заказанный в Америке кран для подъема затонувших судов в Артуре. Ход у наших крейсеров хороший, угля хватит надолго.

"Урал" остался с нами "для более почетного назначения", как будто бы выразился Рожественский. На нем очень сильный беспроволочный телеграф. Эскадра наша будет состоять из 38 вымпелов; небоевые суда "Урал", "Алмаз" и четыре транспорта: "Корея", "Иртыш", "Камчатка" и "Анадырь", к сожалению, идут с нами.{50} Но лучше не подсчитывать наших сил. Это наводит на очень и очень грустные мысли. Все эти молодые силы, эти миллионы осуждены на гибель. Не сегодня, так завтра.{51} Мы уже рассчитали: бой будет четырнадцатого в субботу. Рожественский, как старый моряк, не захочет драться в пятницу, да еще тринадцатого числа. С этим суеверием, ведь, тоже принято считаться. Не знаю, как мы будем вести себя в бою, но думаю, что хорошо. Аврорцы уже выдержали одно огненное крещение (в Гулле).

Бедные мои соплаватели начинают идти на уступки: кто раньше соглашался, "ну так и быть", пожертвовать в бою одним-двумя пальцами левой руки, тот теперь рад потерять всю руку или ногу, лишь бы только выйти живым. Один спрашивает меня: "А можно ли две искусственных ноги приделать?" Тем не менее, большинство ходит прямо с праздничными лицами, именинниками, не будучи в состоянии удержать радостной улыбки на лице. Завтра бой, а там, скоро после нашего долгого странствования, Владивосток, письма, газеты, новости - Бог мой! Да, надо много пережить, чтобы дойти до того, чтобы радоваться при таких обстоятельствах. Мичман Т., у которого во Владивостоке живут отец, брат, сестры, масса знакомых, обещает нам самое широкое гостеприимство.

12 мая. В девять часов утра взят курс NO 70°, ведущий в восточный Корейский пролив (иначе пролив Крузенштерна). С утра очень пасмурно, мгла, моросит дождь, холодно. Раздувшийся за ночь SO срывает с гребней волн серую водяную пыль и несет ее понизу. Совсем, родная Балтика. Силуэты судов пропадают в

тумане. Жалко глядеть на броненосцы береговой обороны (3-й эскадры): они зарываются носом по самые башни, и с последних каскадами хлещет вода. Увидев на миноносце "Бодром", идущем по траверзу "Авроры", команду в белом, я сделал семафор: "Беспокоюсь о здоровье вашей команды". Против такой погодки, однако, никто ничего не имеет. Если она продолжится еще несколько дней, то мы пройдем во Владивосток незамеченными в 20 кабельтовых, под самым носом у японцев. К шести часам вечера стало тише. Горизонт прояснился, стена тумана осталась позади. К рассвету крейсерам приказано иметь пары на 15 узлов ходу. Что собирается сделать с нами завтра адмирал?

Глава XXXV.

Накануне Цусимы

13 мая. Сейчас мы находимся на траверзе острова Квельпарт, милях в 150 от Цусимы. Всю ночь ползли 5-узловым ходом; что-то не больно спешит наш адмирал.

Утром на "Авроре" было молебен. Часов в девять был поднят сигнал: "Эволюции". Эволюции? Под самым носом неприятеля? Не поздно ли? Действительно, командующий эскадрой не торопится. Создается впечатление, точно мы нарочно задерживаемся, стараемся оттянуть время. Ведь к Цусимскому проливу мы могли бы подойти двумя днями раньше, если бы не убили время на поворот к Шанхаю, не ползли бы черепашьим ходом, не занимались теперь, точно спохватившись, этими запоздалыми эволюциями. Наверное, адмирал это делает неспроста. Не ждет ли он выхода владивостокских крейсеров? Не хочет же он в самом деле подогнать наш бой непременно к 14 мая?! Судовые стратеги теряются в догадках.{52}

Я поднялся на мостик в самый разгар маневров: суда выстраивались во фронт, делали повороты на различное число румбов. В море дул свежий ветер от зюйд-веста. Выглянувшее солнышко было не в силах рассеять довольно густую мглу, вследствие чего очертания броненосцев по временам казались весьма неясными. Часов около десяти аврорские сигнальщики заметили в стороне, слева по траверзу, белый коммерческий пароход, расходившийся с нами [контр] курсом. В этой мгле не так-то легко было разглядеть его смутные контуры, а тем более определить национальность. Благодаря нашей черной окраске, мы, без сомнения, казались ему гораздо более видимыми. "Аврора" тотчас же просемафорила своему флагману на "Олег". Как после оказалось, этот пароход видели и другие суда. Никаких распоряжений, однако, насчет его задержания с "Суворова" не последовало, и эскадра продолжала мирно заниматься своими маневрами, к слову сказать, не очень-то удачными. В 12 ч, по

окончании маневров, мы собрались в кают-компании за столом. Вошел командир:

- Господа, а пароход-то был японский разведчик. Вот и его депеши. Глядите!

Доска пошла по рукам... Всеми овладело радостное оживление: мы открыты, следовательно, сегодня ночью будут первые минные атаки, а завтра в проливе эскадренный бой. Без боя пролива нам не пройти.

Мне очень понравилось настроение аврорцев: радостное, спокойное настроение. Излишних иллюзий, правда, ни у кого не было, да и не могло быть, но не было и трусливых опасений. Зная нашу лихую молодежь, я ничего иного и не ожидал от нее. Так вот она, долгожданная развязка! Наконец-то!{53}

Не в ожидании ли этого момента мы восемь с половиной месяцев трепались, выворачивались чуть не по всем океанам земного шара, голодали, холодали, поджаривались под экватором, болели и тысячи других невзгод сносили безропотно. Ведь момент этот - момент расплаты за многое: за Артур, за наши дорогие погибшие суда, за наши постоянные неудачи в Манчжурии - за все. Так как же не радоваться?

Мы пригласили командира. Было поставлено шампанское (по одному бокалу), и коротенький тост Евгения Романовича за наш успех был подхвачен громовым "ура". Принесли семафор с "Суворова": "Неприятельские разведчики видят наш дым, много переговариваются меж собой". В половине третьего по сигналу с броненосца "Суворов": "Маневры! Неприятель впереди!" - начались снова эволюции, продолжавшиеся два часа. Вышли они очень нестройными, особенно у отряда Небогатова. И немудрено. Это наши первые совместные маневры с ним.

В 4 ч 30 мин сигнал с "Суворова": "Приготовиться к бою". В 4 ч 45 мин: "Завтра с подъемом флага поднять стеньговые флаги". В пять часов: "Во время боя у аппаратов иметь лучших телеграфистов и рассыльных". В шесть часов: "Завтра с рассветом иметь пары для полного хода". По окончании эволюции суда выстроились и продолжали идти в трех кильватерных колоннах: правая - отряды Рожественского и Фелькерзама, левая - Небогатова и Энквиста, средняя четыре транспорта. Впереди - разведочный отряд. На правом траверзе "Суворова" - "Жемчуг", на левом траверзе "Николая I" - "Изумруд". В замке эскадры - крейсер "Дмитрий Донской", на высоте которого по обе стороны шли госпитальные суда "Кострома" и "Орел". Роль нашего крейсера в предстоящем бою - действовать соединенно со своим флагманским судном "Олег" (контр-адмирал О. А. Энквист). На последней стоянке было решено, что охрана транспортов в бою

будет поручена разведочному отряду ("Светлана", "Алмаз", "Урал"), а крейсерский отряд ("Олег", "Аврора", "Дмитрий Донской" и "Владимир Мономах") должен будет действовать самостоятельно, помогая главным силам и во время боя, по возможности, держась с противоположной неприятелю стороны наших броненосцев. Крейсера 2 ранга "Жемчуг" и "Изумруд" к крейсерскому отряду не принадлежали и имели свое особое назначение при броненосцах. Но затем охрана транспортов была найдена недостаточной, и из отряда адмирала Энквиста были выделены крейсера "Дмитрий Донской" и "Владимир Мономах". Таким образом, в распоряжении адмирала Энквиста как командующего крейсерами для самостоятельных действий осталось только два крейсера - "Олег" и "Аврора".

* * *

После багрового заката солнца, предвещавшего свежую погоду на другой день, суда спустили флаг, открыли отличительные огни, на этот раз неполные, только внутренние, обращенные друг к другу. Как и в предыдущие дни в палубах царила тьма: кое-где тускло светили пиронафтовые фонари, пущенные в полсвета, или густо закрашенные в синий цвет электрические лампочки. Время от времени проходили с потайными ручными фонариками офицеры. Какая-то необычайная торжественная тишина спустилась и овладела всем крейсером. Все замерло.

В восемь часов как всегда раздался глухой рокот барабанов, бивших сбор на молитву, раскатился дробью, отдался эхом в нижних палубах и замер вдали. Среди мертвой тишины отчетливо послышались слова молитвы, произносимой священником. Я вышел на верхнюю палубу. И здесь царило такое же торжественное и вместе с тем грозное молчание. У заряженных орудий прилегли комендоры. Сигнальщики напряженно вглядывались в ночную тьму. Глухо стучали удары винта. Эскадра бесшумно рассекала воды, стремясь вперед к своему неизвестному будущему, уже заранее предопределенному роком.

В телеграфной рубке все время продолжал стучать аппарат, и на длинной бумажной ленте выползали один за другим загадочные знаки японских шифрованных телеграмм. Теперь звучало одно: "ре-ре-ре-ре". Очевидно, вызывали какое-то судно. Я тоже пристально вглядывался в эту черную бархатную пелену, окутывавшую крейсер. Различить что-либо было невозможно. Даже наших миноносцев, идущих справа на траверзе "Авроры", и тех не было видно. Слева по временам, казалось, мелькали искорки, точно вылетавшие из труб - это фосфоресцировала вода. Среди этой тьмы, благоприятной для нас, а еще более - для

неприятельских миноносцев, досадными елками горели госпитальные суда "Орел" и "Кострома", идущие сзади чуть-чуть поодаль, расцветившиеся полными огнями, со своим знаком Красного Креста на гафеле, с освещенным спардеком, словом, совсем плавучие дворцы.

Вахтенный начальник, наконец, не выдержал и, когда "Кострома" уж больно насела сзади, стал семафорить ей потайным фонарем Ратьера{*34}, прося отойти подальше.{54} Часов около десяти на горизонте по левому траверзу сверкнул короткой вспышкой луч неприятельского прожектора. За ним последовало еще несколько вспышек все более и более слабых. Неприятель точно отходил влево. Беспроволочный телеграф до 12 часов усиленно, почти беспрерывно, работал, затем смолк. Не раздеваясь, лег я на свою жесткую койку, попробовал, было, мысленно подвести кое-какие итоги, перебрать в памяти наиболее дорогие воспоминания, представить дорогие лица, но усталость взяла свое, и почти тотчас же я погрузился в глубокий сон без всяких грез и кошмаров...

Цусима

Глава XXXVI.

Неприятельские разведчики

14 мая. Утром меня разбудил вестовой:

- Ваше Высокоблагородие, а, Ваше Высокоблагородие! Вставайте, японские крейсера видать!

Я живо вскочил и выбежал наверх. Был седьмой час. При ясном безоблачном небе горизонт оставался задернутым какой-то молочной мглой. От зюйд-веста свежел ветер; волнение было среднее. Наружнее нашей правой броненосной колонны, за кормой крейсера "Адмирал Нахимов", я не сразу разглядел еле выступавшие из мглы смутные очертания неприятельского двухмачтового двухтрубного крейсера, выкрашенного в светло-серый цвет, поразительно подходивший под цвет этой мглы. Это был разведчик, крейсер 3-го класса "Идзуми", следивший за нашим движением с расстояния 50-60 кб и лежавший на курсе, параллельном нашему.

Около семи часов на левом траверзе открылся отряд из пяти крейсеров также идущий параллельным курсом. Сорок минут спустя туман скрыл его из наших глаз. Эскадра шла 9-узловым ходом на NO 60° - курсом, ведущим меж островами Цусима и Ики{*35}. Разведочный отряд перешел в тыл эскадры и расположился кильватерной колонной за транспортами. В восемь часов утра на эскадре были подняты стеньговые Андреевские флаги по случаю годовщины священного коронования Их Величеств, совпавшей, как мы узнали впоследствии, с днем

рождения японской императрицы.

Собравшись в кают-компании за утренним чаем, группа офицеров оживленно толковала о названиях виденных крейсеров, восторгались их поразительной окраской, благодаря которой наши дальномеры с трудом определяли расстояние. Высказывалось недоумение, почему какое-нибудь судно, "Олег" или "Аврора", не было послано для того, чтобы отогнать назойливый и нахальный "Идзуми".{55} Немало удивлялись и тому, что неприятель совершенно беспрепятственно продолжал получать по беспроволочному телеграфу сведения о нас от своих разведчиков. Всем было известно, что на "Урале" имеется аппарат огромной силы: его большая искра могла бы прямо пережечь неприятельские аппараты.{56}

Между прочим, лейтенант Ю. К. Старк рассказал свой сон; я приведу его, потому что он оказался пророческим: "Идем мы мимо Цусимы, а на Цусиме какой-то порт, и вот из него стройно-престройно (не так, как наша) выходит японская эскадра. Передние корабли ее, ближайшие к нам, уже открыли огонь. Недолеты рвутся о воду, поднимают столбы воды, а осколки летят в боевую рубку и поют-жужжат: "Подарочек капитану, подарочек капитану". Проснулся будят, говорят: "Японские крейсера"... В это время в кают-компанию вошел командир. Мы смолкли. Евгений Романович, проведший всю ночь в боевой рубке без сна, выглядел довольно утомленным.

В 8 ч 50 мин была пробита боевая тревога. Слева показались пять неприятельских крейсеров. На этот раз они держались к нам ближе, и мы могли различить "Мацусиму", "Ицукусиму", "Хасидате", "Суму" и "Наниву" (флаг адмирала Уриу){57}. Держась на расстоянии 60 кб, крейсера обгоняли нашу эскадру на параллельном курсе и около 9 ч 30 мин скрылись в тумане.

Мы уже вошли в Цусимский (Корейский) пролив и около 11 ч должны были проходить его наиболее узкое место. В 9 ч 50 мин показался сзади, а затем перешел на нашу левую сторону отряд из четырех крейсеров: "Титосе", "Касаги", "Нийтака", "Отова" (флаг адмирала Дева). Эти суда нагоняли предыдущие, ушедшие вперед, и постепенно сближались с нами на параллельном слегка сходящемся курсе.

Окраска всех японских судов была поистине изумительная. В 10 ч 30 мин по сигналу с броненосца "Князь Суворов" команде дали обедать у орудий повахтенно. На "Авроре" в этот день чарка была отменена по приказанию командира. Завтрак в кают-компании, устроенный на скорую руку, прошел оживленно. У всех было радостно приподнятое настроение, не было видно мрачных лиц, не слышно тоскливых предчувствий и жалоб на потерю

аппетита. Кто-то вспомнил о том, что уже сегодня-то мы наверное заработаем себе 18 кампаний (к ордену Св. Владимира), не то, что в Гулле; на что старший штурманский офицер ответил своей излюбленной поговоркой, порядком нам надоевшей за время похода:

- Господа! Жизнь наша... точно бульбочка на воде.

Завтрака нам не пришлось докончить: прозвенел тревожный авральный звонок, все бросились по своим местам. Я прошел к себе на правый перевязочный пункт. Здесь все было уже давно приготовлено, расставлено согласно расписанию. Санитарный отряд был переодет во все чистое, с повязками Красного Креста на левом рукаве. Переоделась утром и команда. На случай пожара я приказал смочить водой из шлангов коечные защиты на перевязочных пунктах. Палубы обошел с крестом и окропил святой водой отец Георгий.

Глава XXXVII.

Первый бой

Поведение неприятельских крейсеров становилось вызывающим: они приблизились уже на расстояние 49 кб и беспрерывно по беспроволочному телеграфу посылали депеши - одну за другой. "Урал" не выдержал и просил адмирала разрешить ему пустить в ход свой аппарат. Ему в этом было отказано.{58}

Выдержка выдержкой, а только это бездействие, да еще столь опасное для нас, начинало нас сильно изводить.

С трудом можно было удержать горячившуюся у орудий прислугу. Один комендор 75-миллиметрового орудия в плутонге мичмана А. В. Терентьева прямо плакал:

- Ваше Благородие, ей Богу попаду. Дозвольте, Ваше Благородие!

Наконец кто-то на броненосце "Ушаков" не выдержал: оттуда раздался первый выстрел, принятый за сигнал и тотчас же подхваченный остальными.{59} Загремели над головой тяжелые шестидюймовки. С "Суворова" последовал сигнал: "Не кидать снарядов".

Стрельба продолжалась недолго, около четверти часа. Японские крейсера, отрепетовав двухфлажный сигнал своего адмирала, повернули "все вдруг" и в строю фронта, отстреливаясь кормой, стали быстро уходить и скоро скрылись во мгле.

Одновременно "Олег", "Аврора" и, в особенности, "Владимир Мономах", находившийся ближе к "Идзуми", стреляли по последнему из орудий правого борта.

В палубах были слышны оживленные разговоры, говорили о комендоре Борисове, удачный выстрел которого из 6-дюймового

орудия разнес кормовую рубку на флагманском корабле "Титосе". Говорили о повреждении рулевого управления на "Титосе", заставившем его рыскнуть и выйти из строя. Впрочем, он скоро справился с повреждением и снова вступил в строй.{60} Один неприятельский снаряд упал совсем близко за нашей кормой, другие упорно ложились между "Олегом" и "Авророй". Все обратили внимание на то, какие огромные столбы воды взлетали при их падении.

Глава XXXVIII.

Отдых

Скомандовали отдых. Снаряды, конечно, не убирались и остались лежать тут же в кранцах. Команда прилегла у орудий. Я спустился в кормовую машину, куда на время боя был запрятан мною двухмесячный птенец - зеленый попка, пойманный в Камранге. Надо было покормить этого баловня, который признавал только своего хозяина. Тихо было в палубах. Но вряд ли кто заснул: появления главных неприятельских сил следовало ожидать с минуты на минуту.

Чем ближе мы входили в пролив, тем все гуще и гуще становился туман. И вот, время от времени, когда его чуть прояснивало, можно было разглядеть неясные силуэты четырех крейсеров, продолжавших следить за нами с расстояния не менее 70-80 кабельтовых. Депеши неприятеля по-прежнему не были перебиваемы. В полдень по сигналу с "Суворова" все суда, идущие уже в одной боевой кильватерной колонне, стали последовательно ложиться на курс NO 23°, ведущий к выходу из Цусимского пролива и к Владивостоку. Самое узкое место пролива было пройдено.

Глава XXXIX.

Непонятное перестроение эскадры

В 12 ч 25 мин дня была замечена японская парусная шлюпка, идущая с острова Цусима к японскому берегу на пересечку нашего курса. Об этой шлюпке нигде не вспоминалось в печатных донесениях, а мне кажется, она сыграла немалую роль. Надо помнить, что адмирал Рожественский в своих приказах и распоряжениях еще с Кронштадта указывал на опасность, что какая-нибудь простая рыбачья шлюпка может подбросить плавучую мину. Не предположил ли наш начальник, что именно с этой целью шлюпка смело идет на пересечку курса?

Если это предположение правильно, то и дальнейший маневр эскадры может иметь какое-либо объяснение; иначе трудно понять, как мог адмирал, ожидавший с минуты на минуту встречи с главными силами неприятеля, делать перестроение. На самом деле он это сделал, поднял сигнал: "Первому броненосному

отряду ("Суворов", "Александр III", "Бородино", "Орел") повернуть "всем вдруг" на 8 румбов вправо; второму броненосному отряду ("Наварин", "Адмирал Нахимов") - отменяющий сигнал". При этом распоряжения уменьшить ход второму броненосному отряду не было. Действительно, первый броненосный отряд повернул "все вдруг" вправо, дав этой злосчастной шлюпке пройти под кормой "Орла". Затем, отойдя от прежнего курса на 5-7 кб расстояния, первый броненосный отряд снова повернул на 8 румбов влево, то есть лег на прежний курс. Таким образом образовались две отдельные кильватерные колонны броненосцев. Второй броненосный отряд, по-прежнему не получая приказания уменьшить ход, стал выходить вперед и уже по своей инициативе замедлил ход до самого малого, чтобы "Ослябе" быть на траверзе "Суворова". В это время первый броненосный отряд увеличил ход, и "Суворов", а за ним и три остальных броненосца, стали выходить вперед и склоняться влево, чтобы занять прежнее место впереди и идти одной боевой кильватерной колонной. "Суворов" уже успел выдвинуться вперед, и на траверзе "Осляби" был уже "Александр III", как вдруг слева из мглы обрисовались главные силы неприятеля, и начался бой.{61} Первый огонь неприятеля, таким образом, обрушился на "Ослябю", на котором развевался флаг адмирала Фелькерзама, на следовавший за ним "Сисой Великий" и выдвинувшийся "Суворов". Эти броненосцы и приняли на себя всю силу сосредоточенного огня неприятеля. Находясь в двух кильватерных колоннах, не все наши броненосцы могли отвечать на огонь и теряли дорогое время. Таким образом, какие-нибудь 15-20 минут решили очень многое.

Глава XL.

Второй бой

В 1 ч 30 мин стоявший на вахте лейтенант Дорн обратил внимание на какой-то особенно сгустившийся слева по курсу туман, [стелившийся] какой-то отдельной более темной полосой, и заподозрил неприятеля. В то же самое время уже на всех судах принимался сигнал с головного "Суворова": "Тревога! Крейсерам и транспортам правее!"

Через несколько минут все стояли спокойно на своих местах, готовые встретить врага. Впереди из стены тумана выделились концы труб двух головных, а затем и силуэты четырех первых вражеских судов. Сближение происходило со страшной быстротой. Сию же минуту зарокотали орудия. Японские суда, идя контркурсом и сблизившись с "Авророй" на расстояние около 66 кб, повернули обратно и легли на курс, параллельный нашему. Можно было узнать известные нам до сих пор только по рисункам головной броненосец "Микаса", на котором развевался флаг

адмирала Того, далее - броненосцы "Сикисима", "Фудзи", "Асахи", броненосные крейсера "Ниссин" и "Касуга", и за ними отряд из шести броненосных крейсеров под флагом адмирала Камимуры: "Идзумо", "Ивате", "Асама", "Токива" и "Якумо".{62} Повернув, и идя большим ходом, чем мы, японская эскадра скоро поравнялась с первым броненосным отрядом, который тем временем успел вступить в голову нашей кильватерной колонны (впереди "Осляби"), и стала бить сосредоточенным огнем исключительно по нашим двум флагманским кораблям - "Суворову" и "Ослябе".

Сплошная стена высоких столбов воды, черного дыма, огня совершенно заслонила от нас эти броненосцы. От падений и разрывов снарядов, казалось, вскипело море. На "Суворове" быстро были сбиты передняя и задняя мачты, обе трубы. В районе боевой рубки черными клубами валил дым - горело что-то. Немного погодя близ заднего мостика вдруг вырвался высоко вверх столб пламени, очевидно, произошел взрыв (этим взрывом сорвало крышку кормовой 12-дюймовой башни). Пламя тотчас же стихло, а у боевой рубки все больше и больше разгоралось. Уже накренившийся на левый борт броненосец представлял собой зловещий вид. Дым от пожара у боевой рубки, соединяясь с дымом, валившим из разбитых труб, на ходу стлался по судну, по временам совсем закутывая его черным облаком.

Еще хуже приходилось другому флагманскому кораблю, "Ослябе". И у него горело около боевой рубки, была сбита задняя мачта, и был грозный крен на левый борт, достигший уже 15°. Было ясно, что корабль гибнет. Но, тем не менее, не хотел доблестный корабль выходить из строя и упорно под убийственным огнем продолжал идти в кильватер броненосцу "Орел", беспрерывно посылая снаряды.

Стало влетать и другим судам: вышел из строя "Бородино". Довольно быстро справившись со своим повреждением, он снова вернулся в строй и занял свое место в кильватере у броненосца "Александр III". Вспыхнули пожары и на других судах. Клубы густого черного дыма валили на "Александре III" меж задним мостиком и кормовой башней. На броненосце "Сисой Великий" все больше и больше разгорался пожар у передней ходовой рубки. Наш броненосный отряд, идя кильватерной колонной в 12 судов, сильно растянулся. Особенно отставал и тщетно силился соблюдать расстояние бедный "Ушаков".

Обладая преимуществом в ходе, японская эскадра заходила вперед и, действуя продольным огнем вдоль кильватерной линии наших судов, оттесняла эскадру к осту. В сравнении с энергичной стрельбой японцев наша производила впечатление вялой.{63} Отчасти это зависело от совсем различного эффекта, вызываемого

разрывом наших и японских снарядов при падении их в воду. Когда один снаряд упал на середине расстояния между неприятелем и "Ушаковым", на "Авроре" сказали: "Вот, это выстрел "Ушакова" (его орудия не отличались дальнобойностью). До сих пор крейсера находились в безопасности у правого борта броненосцев вне сферы перелетов ("Аврора" на траверзе "Наварина"); миноносцы и транспорты были еще правее. Параллельно броненосцам и крейсера, и транспорты склонялись к осту.

Глава XLI.

Крейсерский бой

В 2 ч 20 мин справа из-за гористого островка Котсу-Сима{*36} вынырнул надоедливый "Идзуми". Он храбро принялся расстреливать транспорты. По нему открыли огонь "Олег", "Аврора" и "Мономах". "Авроре" сильно помешал "Анадырь", и она могла выпустить по "Идзуми" только несколько снарядов из 6-дюймового носового орудия под нос и через "Анадырь"; 75-миллиметровые орудия должны были вовсе бездействовать. "Идзуми" отошел в туман, на этот раз с пожаром.

В 2 ч 25 мин на "Донском" подняли сигнал: "Неприятельские крейсера обходят транспорты". Сзади, с юга, из мглы показался уже виденный утром отряд из четырех крейсеров: "Титосе", "Касаги", "Нийтака", "Отова". Транспортам грозила участь быть отрезанными.

Тотчас же более быстроходные "Олег" и "Аврора" вышли вправо и бросились вдвоем на четыре неприятельских судна, с которыми и завязали бой, сблизившись на расстояние 42 кб. Огонь, открытый левым бортом, был перенесен затем на правый. Завязался правильный бой на контркурсах. Мы сами старались поддерживать расстояние не более 50 кб, иначе снаряды наших шестидюймовок не всегда достигали цели, а нам продолжало попадать и на большем расстоянии от японских 8-дюймовых (а после и 12-дюймовых снарядов, когда присоединился "Тин-Эн").

"Светлана", "Мономах" и "Донской" остались при транспортах. Маневрирование японских крейсеров имело целью отрезать нас от транспортов или отжать в сторону своих броненосцев и поставить в два огня. Благодаря быстроходности "Олега" и "Авроры", это им первое время не удавалось. Далее нам пришлось быть свидетелями ужасной катастрофы, [происшедшей] с "Ослябей".

Глава XLII.

Гибель "Осляби"

Геройский корабль, первый грудью встретивший врага, первым же и погиб. Он уже вышел из строя. "Сисой Великий" и другие суда обходили его.

Окутанный дымом, с громадным креном на левый борт, с сильно развороченным носом, до самых клюзов ушедшим в воду, со сбитой задней трубой, без кормовой башни, "Ослябя" лег на обратный курс и, поравнявшись с "Авророй", на правом траверзе ее на расстоянии 10 кб, поражаемый все новыми и новыми снарядами, стал агонизировать: зарылся носом, начал ложиться на левый борт; показались, коснулись воды отверстия труб, обнажился беспомощно вертящийся в воздухе правый винт.

Люди, вначале прыгавшие с борта в воду, тут уже неудержимо посыпались, как горох, с разных мест палубы, из люков, и тотчас же в таком положении, не перевертываясь килем вверх, корабль пошел ко дну. Люди барахтались в водовороте, судорожно хватались за выбрасываемые предметы. На обломках гребного барказа уцепилось человек пятнадцать (их спасла шлюпка с буксирного парохода "Русь"). В эту кашу плававших, барахтавшихся людей врезались миноносцы "Буйный", "Бравый" и "Быстрый". Давая то передний, то задний ход, они спасали гибнувших.{64}

А сверху все продолжали и продолжали сыпаться дождем японские снаряды. Занятые своим боем, бессильные помочь гибнущим 900 товарищам, мы видели все это и... не сошли с ума! Что творилось в душе у каждого в эти мгновения, никто не передаст словами! А наружно - никто не дрогнул, никто не выдал

себя и не оставил своего дела. И, как прежде, по всей линии продолжался бой.

С момента начала боя прошла целая вечность - всего 50 минут. Вот мы уже лишились одного корабля, наши броненосцы запылали, строй страшно растянулся, в особенности у отряда Небогатова (несмотря на то, что ход был не более 10 узлов), а противник наш, точно неуязвим.{65} Соблюдали равнение и расстояние японские корабли, что называется, в точку.

Глава XLII1. Крейсера под перекрестным огнем

Японские крейсера еще не пристрелялись по "Авроре" как следует. На разные лады жужжали и пели над нашими головами неприятельские снаряды, много их падало под самым носом, между "Авророй" и "Олегом", затем они принялись ложиться недолетами близ правого борта, один за другим.

В это время (3 ч 20 мин) с левой стороны из мглы вынырнул второй отряд крейсеров - "Мацусима", "Ицукусима", "Хасидате", "Нанива" и "Сума" (или "Тин-Эн").{66} Откуда-то взялся и "Идзуми", уже справившийся со своим пожаром. Нас живо взяли в два огня. Трах, трах! - ударило несколько снарядов в переднюю часть судна, в передний мостик. Все окуталось черным удушливым дымом. Когда он рассеялся, из разных мест одновременно послышались стоны раненых, крики: "Носилки сюда, скорее носилки!" Крейсера сблизились с неприятелем уже на 25 кб. Еще наш снаряд! Еще!.. Какой-то крупный пролетел совсем низко над полубаком, кувыркаясь. Еще наш! Градом посыпались, застучали осколки...

На правом шкафуте вспыхнул пожар. Туда бросился трюмно-пожарный дивизион. Торопливо забегали люди санитарного отряда. По всему судну вполголоса передавалась печальная весть: "Командиру нашему царствие небесное! Командир приказал долго жить!" У уцелевшего левого трапа на полубаке показались носилки, осторожно спускаемые санитарами. Лицо лежавшего было прикрыто тужуркой с прапорщицкими погонами, но вот она сползла и открыла мертвенно-бледные черты командира. На голове алела предательская струйка крови. Люди торопливо давали дорогу, снимали фуражки и молча крестились.

Несколько минут спустя, сильно прихрамывая, без фуражки, с забинтованной головой прошел в сопровождении своего ординарца старший офицер крейсера А. К. Небольсин, раненный во время тушения пожара. Он поднялся в боевую рубку и вступил в командование крейсером. Кругом продолжали сыпаться неприятельские снаряды. Вот у правого борта, точно от взрыва мины, поднялся огромный столб воды - дрогнула "Аврора". Вот другой, точно такой же, упал рядом с "Олегом", совсем рядом -

весь окутался дымом "Олег"...

- "Олегу" крышка! - произнес кто-то.

Нет! Нет! Цел он, не тонет, не кренится, так же гордо и стройно идет вперед, даже не меняя курса, так же энергично отстреливается. Только теперь на нем повалил дым - загорелось что-то. У левого борта столпились беспомощно транспорты, миноносцы, "Алмаз". Из-за них пришлось прекратить огонь на левый борт. Мы вели бой с десятью крейсерами! В кильватер "Авроре" на время вступил "Владимир Мономах"

Глава XLIV.

Выход из строя флагманского броненосца "Князь Суворов"

Было 3 часа 35 минут. Наш флагманский броненосец "Князь Суворов" вышел из строя. Весь в пламени, в дыму, без мачт, без труб, не будучи в состоянии управляться рулем, он описывал циркуляцию влево, в сторону неприятеля, не прекращая стрельбы. "Александр III", "Бородино" и остальные наши броненосцы продолжали бой, отходя к северу и увлекая за собой неприятеля. Отходили к северу и наши крейсера, продолжая вести бой с расстояния 45 кб.

Неприятельские крейсера теперь выстроились уже в одну кильватерную колонну с небольшим интервалом между первым и вторым отрядами. Наши комендоры стреляли хладнокровно, не горячась. Расстояние указывалось пока еще из боевой рубки. Очертания неприятельских судов очень скрадывались, благодаря мгле, а попаданий, разрывов в воде наших снарядов и вовсе нельзя было заметить. Оставшийся после "Суворова" головным "Александр III", сильно израненный, наконец, вышел из строя вправо. От неприятельских броненосцев отделилось два: "Ниссин" и "Касуга". Они пошли добивать "Суворова".{67}

Заметив бедственное положение своего флагманского броненосца, в то время как остальные броненосцы удалялись к северу, "Олег" и "Аврора" легли на обратный курс, дали полный ход и поспешили к нему на помощь. За нами, продолжая энергичный огонь, повернуло 10 неприятельских крейсеров. Мы прошли мимо вспомогательного крейсера "Урал". Он сильно садился носом, на нем суетилась, спускала гребные суда команда, развевался сигнал: "Имею пробоину, заделать своими средствами не могу, спасаю людей".

"Олег" поднял сигнал "Анадырю", находившемуся вблизи "Урала" и энергично отстреливавшемуся из своих маленьких 120-миллиметровых орудий, спустить шлюпки.{68}

В это время по своему собственному почину отважно бросился спасать людей маленький буксир "Свирь". "Анадырь" успел спустить шлюпки и спас часть команды.

Все это производилось под жестоким огнем. Фонтаны так и взметывались вокруг. Море кипело.

Мы не узнали "Суворова". Это был не корабль, а какая-то черная головня, окутанная дымом, с языками огня, выскакивавшими из полупортиков и пробоин. Мачты, обе трубы, все задние мостики, шканечные надстройки - все было уже снесено. Боевую рубку лизали огненные языки.

То, что называлось броненосцем "Князь Суворов", стояло на месте, не двигаясь и... отстреливаясь от "Ниссина" и "Касуги", потом куда-то вдаль (должно быть, от миноносцев) и еще от одного судна типа "Тин-Эн".

К "Суворову" подходили наши миноносцы (как после мы узнали - "Буйный", взявший тяжелораненого адмирала Рожественского и часть его штаба).{69}

Увидев "Олега" и "Аврору", "Ниссин" и "Касуга" перенесли свой огонь на них. Приблизившиеся с тыла неприятельские крейсера взяли "Олега" и "Аврору" в два огня.

И был бы здесь славный конец двум зарвавшимся небронированным крейсерам, если бы не приближение наших броненосцев, также повернувших на обратный курс. Движение их заставило "Ниссина" и "Касугу" отойти и скрыться в тумане.

И вот сильно уже избитые броненосцы наши грудью прикрыли "Суворова" и стали описывать вокруг него круги.{70}

Глава XLV.

Крейсера и транспорты снова под перекрестным огнем

Пока все это происходило, от огня крейсеров жестоко влетело бедным транспортам: "Иртыш" шел, уже сильно погрузившись носом, "Камчатка" была сильно подбита, на баке у нее суетилась команда и мастеровые, у "Анадыря" зияла пробоина выше ватерлинии в носу, а в средней части заводился на ходу пластырь, "Урал" все еще не тонул, и "Свирь" делала попытку взять его на буксир. Одна "Корея" шла как будто бы целая. Надо было отвлечь от себя неприятельские крейсера и дать возможность отойти транспортам. Сигналом с "Олега" было приказано "Владимиру Мономаху" и "Дмитрию Донскому" присоединиться к нам, и затем четыре крейсера ринулись на сближение с десятью японскими.

К нам по собственной инициативе присоединились "Жемчуг" и "Изумруд", присутствие которых у броненосцев оказалось совершенно бесцельным.

По левую сторону мы оставили вышедший из строя и горевший "Сисой Великий". Весь нос его до переднего мостика был окутан дымом, меж носовой башней и передней трубой виднелись громадные языки пламени. И, тем не менее, эта башня, окутанная дымом, чуть не раскаленная, продолжала посылать

один снаряд за другим. Это произвело на авроpцев сильнейшее впечатление; послышались возгласы: "Сисой-то! Сисой! Поглядите, каков молодец!"

Последний галс для наших крейсеров был очень несчастлив: им пришлось очутиться в хвосте своих броненосцев, описывавших круги вокруг "Суворова" и чрезвычайно растянувших свою линию, образовав почти кольцо. Крейсера должны были замедлить ход. Транспорты и миноносцы, сбившиеся в это время в кучу внутри круга, мешали маневрированию.

Крейсера не могли дать полного хода и выйти из сферы перекрестного огня, в который они снова попали. С одной стороны их разделывали неприятельские десять крейсеров, с другой - "Ниссин" и "Касуга", вынырнувшие сзади из тумана, с третьей - броненосцы, отделившие на нас по несколько орудий, что доказывалось 12-дюймовыми "чемоданами", падавшими совсем неподалеку.

До неприятеля было только 24 кабельтова. Огонь сосредоточился, главным образом, на "Олеге" и "Авроре", которые пострадали здесь более, чем за все время боя. Особенно досталось нам от "Ниссина" и "Касуги", державшихся сзади в тылу.

Но и от нас досталось "Ниссину", по которому "Аврора" особенно хорошо пристрелялась. На нем были большие потери в людях, убит командир. Может быть, это именно "Аврора" отомстила за смерть своего командира.

Попало и назойливому "Идзуми". Когда он снова очутился концевым, "Аврора" нарочно сосредоточила на нем весь огонь. По донесению Того, на нем оказалось 26 убитых.{71}

Глава XLVI.

Мина

Около четырех часов к "Авроре" приблизился буксир "Русь" и что-то сигналил флажками; что именно - разобрать не успели, так как в это время с "Олега" стали кричать в рупор и семафорить: "Мина! Мина!" Впереди по левому борту наш курс пересекала мина...

"Олег" успел переложить руля, "Аврора" - нет. Все замерли на своих местах, глядя на приближавшуюся по поверхности воды мину. Нас спас хороший ход. Мину отбросило обратной волной, и все видели, как она прошла вдоль судна в двух саженях от левого борта. Мичман Терентьев кинулся наводить 75-миллиметровое орудие, чтобы расстрелять ее, но не успел.

За "Авророй" близко в кильватер шел "Мономах", прямо на мину. Предостережения с "Авроры" опоздали... Вот он ударил ее форштевнем, и мина, разрезанная пополам, пошла ко дну, не взорвавшись. Какой вздох облегчения вырвался из нашей груди!

Мина была уайтхедовская, короткая, с бронзовым зарядным отделением, с красными полосами на верхней части. Откуда она взялась, осталось неизвестным. Стрелял ли ею кто-нибудь именно по нам, или же она была выпущена миноносцами по "Суворову"? Не пустила ли ее, наконец, какая-нибудь из этих подозрительных джонок, шатавшихся по месту сражения?

Глава XLVII.

Продолжение боя

Буксир "Русь", вероятно, держал сигнал: "Терплю бедствие". Вскоре после этого мы видели, как команда с него стала садиться в шлюпки, предварительно спустив на "Руси" флаг. Одна из шлюпок была тотчас же разбита снарядом, а уцелевшие люди, державшиеся за ее киль, подобраны "Анадырем".

Сама "Русь", упорно не желавшая тонуть, затонула от удара тарана "Анадыря", а "Урал" - от тарана "Мономаха".

В воде плавала масса выброшенных пустых гильз из-под 75-миллиметровых патронов. Они колыхались, точно тростник.

Часам к трем погода засвежела; развело крутую волну. На баке захлестывало. Люди стояли мокрые, продрогшие.

Орудия батарейной палубы стало тоже захлестывать, и большинство их пришлось вывести [из действия] в самый разгар боя. Чтобы в батарейную палубу не попадала вода, надо было задраить полупортики, но не везде это можно было сделать: четыре полупортика были сильно разбиты, исковерканы и не закрывались. Через них свободно вкатывались каскады воды.

Что же тогда должно было твориться на наших несчастных броненосцах с их нижними батареями, чрезвычайно близко расположенными к воде уже по одному чертежу, а благодаря перегрузке углем - тем более?

Несмотря на ветер, мгла не рассеивалась, и очертания японских судов были по-прежнему полускрыты от нас. Повреждений на них что-то заметно не было, и пожаров было немного, в то время как наши суда пылали, как костры. В строю японцы держались, точно заколдованные. У нас же то одно, то другое судно выходило из строя, справлялось с повреждением и снова вступало.

Наш единственный дальномер Барра и Струда в самом начале боя был разбит на марсе; затем были перебиты и проводники, по которым передавались приказания из боевой рубки к циферблатам Гейслера.{72} Каждому плутонговому офицеру пришлось определять расстояние на глаз и стрелять, как Бог на душу положит. А пристрелка была плохая: не видно было наших попаданий в воду, и шабаш! Дальнее расстояние, подчас мгла, предательская окраска, мешавшая наводке, служили большим

препятствием для нашей стрельбы; немало затемняли поле зрения высокие фонтаны при падении в воду японских снарядов, начиненных сильным взрывчатым веществом.

Опытный фехтовальщик учил неопытного, да еще, к тому же, вооруженного вместо острой рапиры старой, никуда не годной, заржавленной шпажонкой.

Все это время мы толклись почти на одном и том же месте; все был виден Котсу-Сима да Котсу-Сима, к которому усердно старались отжать нас японцы на мины или на орудия береговых фортов.

Так как нашим крейсерам большей частью приходилось сражаться на контркурсах, то у нас бывали минуты передышки, когда можно было оправиться, вздохнуть свободнее. Броненосцы же сражались почти беспрерывно на параллельных курсах.

"Олегу", как головному флагманскому кораблю, доставалось больше, чем "Авроре". Вокруг него снаряды так и ложились. Но большая часть его орудий была защищена броневыми казематами и башнями, в то время как на "Авроре" все было гладко, чистенько, на виду.

"Суворов", объятый дымом и пламенем, продолжал стоять на одном и том же месте. Вдруг он дал ход и двинулся, оставляя за собою вбок густое черное облако дыма. На следующем галсе "Аврора" увидала его уже вошедшим в строй и идущим в кильватер "Ушакову".{73} Каков молодец!

На приблизившемся миноносце "Буйный" в 4 ч 22 мин разобрали сигнал: "Адмирал на миноносце".{74}

Около пяти часов наша эскадра стала снова ложиться на норд, и к ней, кроме "Суворова", присоединился и "Александр III" с громадным креном. Ясно было, что минуты и этого корабля сочтены. Тем не менее, отстреливался он лихо. "Олег" и "Аврора", оказавшиеся сравнительно далеко от броненосцев, увеличив ход, пошли на сближение с ними, продолжая вести бой с неприятельскими крейсерами, шедшими в этот раз на параллельном курсе.

Верные своей тактике японцы, увидав поворот броненосцев к норду, снова обошли их, обрушились на головной "Бородино" и принудили эскадру уклониться вправо и лечь на ост. Благодаря последнему движению неприятельские крейсера, сражавшиеся с нами на параллельном курсе, очутились прямо по носу наших броненосцев, от которых и поторопились уйти. Японские же броненосцы, тоже ворочавшие на ост, оказались довольно далеко.

Огонь на время ослабел. "Олег" и "Аврора" вступили в кильватер броненосцам, а миноносцы, разведочный отряд, транспорты и крейсера "Донской", "Мономах", "Жемчуг" и

"Изумруд" очутились внутри круга, который образовала наша эскадра. Снова японцы зашли во фланг, снова броненосцы наши должны были уклониться от них вправо и лечь на обратный курс вест.

Глава XLVIII.

Гибель "Князя Суворова"

"Суворов", бывший перед тем концевым после "Ушакова", исчез, и за дымом, мглой его никак не удавалось открыть. На "Авроре" все спрашивали друг друга: "Где "Суворов"? Что с ним?" Заключения свелись к тому, что он остался где-то позади в беспомощном состоянии.{75}

Глава XLIX.

Продолжение боя

Ставший теперь головным "Александр III" снова вышел из строя. Перед тем крен его несколько выпрямился, а теперь был громадный; между трубами и задней мачтой пылал пожар. На броненосце развевался какой-то сигнал.

В 5 ч 10 мин легли на курс NO 50°. В 5 ч 35 мин на головном "Бородино" сигнал: "Транспортам курс NO 23°, восемь узлов ходу". В 5 ч 40 мин "Александр III" все-таки вступил в строй позади "Орла".

Во время последнего маневрирования за мглой и дымом, окутавшим весь горизонт, японские броненосцы на время потеряли нашу эскадру. Около половины шестого к транспортам приблизились неприятельские крейсера и открыли сильный огонь. "Олег" и "Аврора" покинули строй кильватера за броненосцами и, бросившись на крейсера, дали возможность транспортам отойти правее.

"Олегу" и "Авроре", по которым неприятель на этот раз пристрелялся сразу, пришлось туго. У борта "Олега" поминутно падал снаряд за снарядом; он шел среди кучи брызг, и на "Авроре" только и ждали, за каким снарядом потонет наш бедный "Олег". На нем взвился сигнал: ""Донскому" и "Мономаху" вступить в кильватер", - и тотчас же к нам на помощь подошли эти суда. Оба старых корабля вели себя геройски. Но что могли сделать наши четыре крейсера с противником из 9-10 судов с орудиями 8-дюймового калибра? Не по силам им была их задача. {76}

Лихо, отважно вел себя наш головной корабль "Олег": он не прятался за броненосцы, не избегал стрельбы, а сам первым торопился начать ее. Заметив приближение крейсеров, он тотчас же шел им навстречу, вдвоем с "Авророй" на десятерых, и схватывался с ними на контркурсах. От окончательного расстрела "Олега" и "Аврору" спасла быстрота и частая смена ходов: мы

сбивали этим неприятеля, не давали ему точно пристреляться. За весь бой верная "Аврора" ни на одну пядь не отстала от своего флагмана. Один раз, когда "Олег" почему-то вдруг сразу застопорил свои машины, "Аврора" вышла вперед в сторону неприятеля и грудью прикрыла "Олега". (В Маниле всеведущие японцы припомнили аврорцам этот момент.) Были ужасные, так называемые, "поворотные" точки, когда неприятель хорошо пристреливался и удачно концентрировал огонь по "Олегу", так что последний казался весь окутанным брызгами, взметами белой пены, черным дымом с проблесками огня. Мы нередко видели, как бедный корабль не выдерживал этого огня, клал круто на борт руля, поворачивал на восемь румбов и, выходя из сферы огня, оставлял ее позади. "Аврора" тотчас же следовала его примеру, клала руля, но, катясь по инерции, должна была вступать в этот ужасный, засыпаемый на наших глазах чугунным градом, район. Так как "Аврора" очень медленно слушается руля, не ворочается, как говорят моряки, "на пятке", то она неминуемо должна была всякий раз окунаться в этот дождь.

Вообще "Аврора" в бою счастливо вышла из многих неприятных моментов и сохранила свое место в строю. Возьмем такой пример: "Олега" и "Аврору" должны были отрезать неприятельские крейсера. Увидев это, броненосцы (уже без "Суворова", который горел отдельно) взяли вправо, чтобы прикрыть нас. Нам пришлось, оставив слева вышедший из строя и горевший "Сисой Великий", вступить в кильватер броненосному крейсеру "Адмирал Нахимов", а для этого повернуть на 12 румбов. В этот момент нам пришлось резать нос всем транспортам, и концевая "Аврора" едва-едва успела проскочить подносом "Камчатки", "Анадыря" и "Алмаза", сбившихся в кучу и сходившихся носами. Еще минута, и она была бы протаранена. {77} Чтобы следовать в кильватер "Олегу", требовалось самое тщательное внимание. Более быстроходный и поворотливый "Олег", прижимаемый 9-10 японскими крейсерами, теснимый собственными транспортами, вертелся, как волчок, и ежеминутно менял ход с полного на стоп и наоборот. Нельзя было ни на секунду отвести глаз от "Олега", и отдавать приказания приходилось не реже двух-трех раз в минуту: "Полный ход! Самый полный! 130 оборотов! 100 оборотов! Право руля! Лево руля! Стоп машина! Задний ход!" и т.д.

Глава L.

Сдача командования

Около шести часов крейсерский бой кончился, и японские крейсера скрылись за горизонтом во мгле; броненосцы же их вскоре стали настигать нашу эскадру, и броненосный бой

возобновился с прежней силой. В это время вдоль линии наших судов проходил один из миноносцев, держа сигнал: "Адмирал поручает командование адмиралу Небогатову". Адмирал Фелькерзам погиб на "Ослябе" (смерть его от тяжелой болезни еще за двое суток до боя была скрыта от эскадры); очевидно, теперь убит и Рожественский. Все это время эскадра оставалась без командования и бродила, стреляла, не имея определенного плана. Но вряд ли мог сделать что-либо самый мудрый, самый храбрый и самый опытный флотоводец в данные минуты при данных обстоятельствах. В этой ловушке японцы делали с нами все, что хотели, играли, как кошка с мышью.{78} Оставалось только удивляться одному - стойкости и героизму русских судов.

Глава LI.

Положение эскадры

Дело близилось к вечеру. Броненосцы во главе с "Бородино" стали опять ложиться на курс NO 23°, ведущий к выходу из Цусимского пролива. За "Бородино" близко шел "Орел", далее - сильно отставшие "Николай I", "Апраксин", "Сенявин", "Александр III", "Ушаков", "Сисой Великий", "Наварин" и "Нахимов". Интервалы меж судами были уже сильно неправильны.

Слева от броненосцев находились "Олег" и "Аврора", еще левее остальные крейсера, транспорты, миноносцы, валившие нестройной кучей. Из броненосцев не хватало "Суворова" и "Осляби", из крейсеров - "Урала", из транспортов - "Камчатки" и "Руси". Миноносцы были все налицо. "Буйный", на котором находились тяжелораненый или умерший от ран, как мы думали, адмирал Рожественский и часть команды, спасенной с "Осляби" (175 человек){79}, был виден далеко в тылу эскадры.

Слева "Аврору" в полутора кабельтовых расстояния обгонял "Алмаз". Нам были видны его пробоины в носу, в корме, развороченный фальшборт, разбитая фок-мачта. Развевались уже известные нам два трехфлажных сигнала. Видневшиеся на переднем мостике, на спардеке алмазовские офицеры раскланивались с нашими, махая фуражками. За "Алмазом" шла "Светлана", сильно сидевшая носом. Волны заливали ее верхнюю палубу.{80} Госпитальных судов с утра никто так и не видал. Про них даже и думать позабыли. "Жемчуг" и "Изумруд" были тут же. Все время боя они вертелись, крутились, бросались под огнем спасать людей, но неудачно. Назначение этих судов в бою так и осталось непонятным.

Глава LII.

Гибель броненосца "Александр III"

Все суда, за исключением небогатовских, были сильно повреждены. Самый печальный вид представлял "Александр III" -

броненосец Гвардейского экипажа. Крен его на правый борт был огромен и не только не уменьшался, а, напротив, заметно увеличивался. Развевавшийся сигнал обозначал: "Терплю бедствие". Поведение его было не вполне понятно. За полчаса перед тем он вышел из строя, прошелся вдоль всей эскадры на юг, потом вернулся назад, все время, точно разыскивая кого-то. Аврорцам показалось, что он ищет "Суворова", чтобы остаться с ним и вместе умереть. Вот он снова вышел из строя, вступил концевым. Около семи часов он как-то сразу исчез.{81} Никто не хотел верить в его внезапную гибель. Командир Небольсин упорно требовал от сигнальщиков, чтобы они разглядели это судно, а те твердили в один голос: "Вот тут он был, вот тут, а теперь не видать; куда делся, не знаем". И расстояние до него перед тем было не очень большое: кабельтовых тридцать. Момента, в который перевернулся вверх килем геройский броненосец, на "Авроре" так никто и не заметил.

Глава LIII.

Гибель "Бородино"

Между тем японские броненосцы, за дымом и мглой потерявшие на некоторое время нашу эскадру, снова нагнали ее с тыла и, поравнявшись с передними кораблями, как и раньше, сосредоточили свой огонь на головном, которым теперь шел "Бородино". На нем уже с полчаса горел пожар в корме. Дымилось мало, что-то алело, какая-то яркая точка, словно груда раскаленного угля. Когда "Бородино" четверть часа спустя был взят как следует на прицел, и снаряды один за другим стали впиваться в его бока, поднимая громадные столбы черного дыма (от мелинита, а возможно, что и от угольных ям), у всех нас екнуло сердце; мы почувствовали, что такого огня никакому броненосцу не выдержать.

Доблестный же "Бородино" упрямо не хотел выхолить из строя или ворочать влево. Он твердо и неуклонно вел эскадру на NO 23°. В багровых, точно кровавых лучах спускалось солнце - вот-вот зайдет за горизонт. Ветер заштилел, волна улеглась. До захода солнца осталось каких-нибудь пять минут. Все страшно жаждали, чтобы наступившая ночь спасла бы своим благодетельным покровом несчастный корабль. Каждое мгновение было так дорого! Но пять минут протекали, казалось, как целая вечность. На заднем мостике "Бородино" у грот-мачты показался пожар: узенький язык пламени высоко (выше уровня труб) лизнул мачту. Дыма не было, в стороны огонь не распространялся. Что бы это могло гореть: не вспыхнул ли порох в мачтовом или простом элеваторе?

Обыкновенно такие пожары кончались через несколько

минут, пока не выгорит в патронах бездымный порох, но этот пожар был как-то странно упорен и разгорался все сильней. Неприятель, заметив это, еще более усилил огонь. Минут пятнадцать "Бородино" еще боролся с пожаром, энергично отвечая на огонь. Вдруг в 7 ч 15 мин в его носовой части последовал взрыв, поднялось целое облако черного дыма, и вслед за тем, сделав последний предсмертный залп из 12-дюймовых орудий кормовой башни, "Бородино" почти в одно мгновение лег на правый борт, обнажил свою подводную часть, киль, сверкнувший в лучах заходящего солнца, как чешуя гигантской рыбы, и скрылся под водой еще быстрее, чем "Ослябя", не долее, чем в полминуты времени.{82}

Над погибшим в славном бою кораблем из воды появилось белое облачко пара, поднимавшееся все выше и выше к небу. Казалось, с этим облачком улетала душа судна. Солнце в это время село. Было 7 часов 20 минут. Броненосец "Орел", следовавший в кильватере, прошел по свежей колыхавшейся еще могиле своего боевого товарища. Находясь в каких-нибудь двадцати кабельтовых, аврорцы были безмолвными свидетелями этой трагедии.

Глава LIV.

Итог шестичасового эскадренного боя

После гибели четырех лучших наших броненосцев все поняли ясно и твердо, что бой проигран в полном смысле этого слова, и что надеяться нам более не на что. Оставшиеся корабли - худшие и самые слабые. Японская эскадра цела. Гибелью "Бородино" кончился собственно бой. Дальнейшее (атаки миноносцев) это была бойня, последовательное добивание уже разбитого противника, уничтожение корабля за кораблем.

Глава LV.

Поворот броненосцев к югу без сигнала и распад 2-й Тихоокеанской эскадры

Незадолго до захода солнца, около семи часов, в лучах заката впереди нашего курса от норда до норд-веста на горизонте показались первые неприятельские миноносцы отрядами по 4-5 штук, заграждавшие путь на север. Они держались в строю кильватера и хорошо соблюдали расстояние. Приготовясь атаковать наши суда, они пока еще не трогались с места, выжидая окончательного наступления темноты. Флагманский корабль "Олег" попробовал открыть по ним огонь, но безуспешно - снаряды не долетали. На "Авроре" насчитали впереди сначала девять миноносцев, потом семнадцать; затем, увидав, что миноносцы начинают выползать и слева, и сзади, и счет им потеряли. (После уже мы узнали, что в бою участвовало около

105 неприятельских миноносцев: из них 25 истребителей{*37}, 12 миноносцев 1-го класса, 55-2-го и 13-3-го.){83} У нас же было всего девять истребителей. Очевидно, они хотели кольцом окружить эскадру. До ближайших из них на севере мы приблизились уже на расстояние 50 кб. Казалось, один момент, и они понесутся в атаку. Еще до гибели "Бородино", на последнем галсе было видно, как тяжело приходится несчастным броненосцам. Некоторые из них - "Наварин", "Сенявин", "Апраксин" - уже ломали строй, склоняясь больше в нашу сторону, точно стараясь подставить более корму неприятелю. В момент катастрофы с "Бородино", "Орел" как будто уменьшил ход и, прокатившись по инерции над местом гибели, тотчас же без всякого сигнала повернул влево на восемь румбов и пошел в сторону наших крейсеров курсом, близким к весту. Одновременно с "Орлом" и остальные броненосцы повернули в сторону, противоположную неприятелю, но уже не в последовательном порядке, то есть не один за другим, как это делалось ими в течение всего дня, а "все вдруг" без всякого сигнала с адмиральского корабля, которым теперь был "Николай I". С "Авроры", находившейся от броненосцев на расстоянии около 20 кб, было видно, что броненосцы стараются дать самый полный ход и идут самой нестройной кучей, не соблюдая правильных интервалов, не равняясь в строе фронта. Более других выдвинулся вперед "Николай I" и еще более склонился к югу. Не понимая этого маневра, не видя сигнала, крейсера, транспорты, миноносцы застопорили свои машины... Но со стороны броненосцев это уже не был маневр. Это было самое беспорядочное отступление в сторону, противоположную неприятелю.

Прошло минут пять. Чтобы очистить место быстро надвигавшемуся отряду броненосцев, крейсера, транспорты и миноносцы, следуя примеру первых, должны были повернуть и дать ход в ту же сторону (в зюйдовую четверть), очутившись, таким образом, благодаря повороту на восемь румбов, теперь впереди (то есть южнее) своих броненосцев. Именно это движение броненосцев нарушило прежнюю цельность, стройность, организованность эскадры: получилась беспорядочная каша, была потеряна всякая диспозиция.

Неприятель продолжал еще обстреливать броненосцы, и перелеты ложились близко за кормой "Авроры" (это указывает расстояние, на котором "Аврора" находилась от своих броненосцев). Беспорядочно разбросавшиеся транспорты помешали и нашим крейсерам сохранить строй.

Тогда адмирал Энквист поднял сигнал своему отряду:

"Вступить в кильватер", - и "Аврора", прибавив ход, вслед за "Олегом" обошла сбившуюся кучу транспортов, миноносцев и выровнялась в линию кильватера; "Мономах" исполнил то же самое, а "Донской" - нет.

С левой стороны "Олега" оказался "Жемчуг". Остальные суда (разведочный отряд, транспорты, миноносцы и среди них "Буйный") сначала оказались левее нас, а затем сзади и валили то справа, то слева нестройной кучей.

Сумерки быстро надвигались. Со всех румбов бросились в атаку миноносцы. Было видно, как те миноносцы, которые находились теперь впереди нас и были в кабельтовых уже тридцати, повернули носами к нам и, дав полный ход, пошли в атаку: под носом их закипели, забелели буруны. Тогда, чтобы принять атаку с кормы, "Олег", а за ним "Аврора" и остальные суда положили руля, взяли еще левее, на SW, и развили ход до полного. (На большом ходу мины отбрасываются от борта.) Тихоходный "Мономах" отстал.

До наступления темноты мы видели, что наши броненосцы продолжали идти прежним курсом на SW и отстреливались в тыл. Быстро наступившая затем темнота, продолжавшийся сзади бой, наш более скорый ход и минные атаки, начавшиеся тотчас же и по крейсерскому отряду, совершенно разделили крейсера и остатки броненосной эскадры.

Крейсерскому отряду пришлось действовать самостоятельно и вразброд, так как благодаря скрытым огням, разности ходов, а, главное, минным атакам и частым переменам курса, крейсера (так же как и остальные суда) растеряли друг друга, и свое место при адмирале каким-то чудом сохранили только "Аврора" да по своей инициативе присоединившийся "Жемчуг".

Глава LVI.

В ожидании минной атаки

Еще засветло, перед гибелью "Бородино", после того как неприятельские крейсера отошли, нужно было до начала минных атак выяснить свои потери и пополнить убыль у орудий. Распоряжался всем раненый А. К. Небольсин. Лейтенант Старк собрал на полубаке уцелевших комендоров и орудийную прислугу. Оказалось, что убитых было десять, раненых - 89, из них 57 комендоров и орудийной прислуги; из строя выбыло 50 человек. Что касается числа орудий, годных для отражения минной атаки, то выяснилось, что по правому борту было совершенно выведено [из строя] одно 6-дюймовое, пять 75-мм, одно 37-мм орудие, легко повреждены одно 6-дюймовое и пулемет, по левому борту временно выведено [из строя] два 75-мм орудия. С четырех часов дня орудия батарейной палубы

должны были замолчать, так как полупортики захлестывало водой, и их пришлось задраить наглухо. Этим мы разом лишались двенадцати 75-мм орудий батарейной палубы.

Таким образом, отражать атаку с правого борта "Аврора" могла только восемью орудиями (считая в числе их и баковое, и ютовое орудия), с левого же - одиннадцатью. Поредевших комендоров и орудийную прислугу пополнили людьми от подбитых орудий и из центрального поста. В 7 ч 25 мин приказано было переодеться теплее и ужинать у орудий. Камбуз был разбит, и консервы выдавались на руки прямо в жестянках. Команда очень измучилась за день, вымокла, продрогла до костей, но что стоили физические страдания в сравнении с нравственными при виде этой гибели одного судна за другим, этой картины полного разгрома! Было уже сумрачно. Все торопились. Скоро ожидалась первая минная атака. За "Авророй" следовало несколько наших миноносцев. Во избежание рокового недоразумения последовал приказ: "Не открывать огня без приказания с переднего мостика". Как оказалось после, это было во всех отношениях благоразумное распоряжение. Со стороны офицеров, заведовавших плутонгами, требовалась страшная выдержка и хладнокровие. Комендоры ночью чуть-чуть не разрядили орудий по "Светлане", "Жемчугу", "Мономаху" и двум нашим миноносцам. Минеры спешно собрали прожектора. Из шести один у нас еще до боя не действовал, другой был разбит снарядом на фок-мачте; подбиты осколками и четыре остальных, но легко; их удалось подправить, а самые главные жизненные части (лампы, передние стекла, отражатели) еще до боя были предусмотрительно спрятаны в безопасное место старшим минным офицером лейтенантом Ю. К. Старком. Стало совершенно темно. Накрапывал мелкий дождь. Мы не открывали своих огней. Слева за кормой "Авроры" показалась "Светлана". Она шла хорошим ходом; это было видно по громадному буруну под носом. За кормой "Светланы" ближе к нам шел "Блестящий", справа у нашей кормы "Бодрый". Мы не удержались и сверкнули прожектором на один из своих миноносцев. "Донской" и "Мономах" к этому времени уже отстали и в темноте не могли найти нас. В скором времени "Светлана" круто изменила курс вправо. В тылу грохотали орудия; выстрелы представлялись в виде красных вспышек правильными рядами языков пламени; по небу чертились огненные траектории от полета снарядов, сверкали прожектора. Броненосцы первыми отбивали атаку миноносцев. Эта картина, бессилие помочь своим товарищам производили на авроpцев самое удручающее впечатление.

Глава LVII.

Первая атака миноносцев

Вскоре после восьми часов на курсе SW на нас в темноте наскочили первые неприятельские миноносцы; их силуэты показались на расстоянии 1-2 кб, послышались один за другим странные короткие звуки: сухой треск, похожий не то на разрыв петарды, не то на отдельный выстрел из пулемета или ружейную стрельбу пачками. Это были выстрелы из минных аппаратов.

"Олег", а за ним "Аврора" тотчас же шарахнулись в сторону, подставив корму приближавшимся минам, и завинтили самый полный ход - 130 оборотов тремя машинами. "Олег" не удержался и открыл орудийный огонь.

Несколько минут прошло в очень томительном ожидании... Но мины, выпущенные в темноте, дали промах.

В это время из наших судов за нами продолжали следовать только два миноносца и "Жемчуг" с левой стороны.

Наши миноносцы верно показали свои опознавательные огни. Это были "Блестящий" и "Бодрый". Вскоре после встречи с неприятельскими миноносцами один из них стал постепенно отставать и скрылся, а другой, спустя минуты три, сразу исчез. Как оказалось после, "Бодрый" пришел на помощь своему товарищу "Блестящему", потерпевшему аварию, и, забрав с него команду, лег на старый курс на юг, рассчитывая нагнать нас.

Глава LVIII.

Поворот на север

Между тем в 8 ч 15 мин "Олег" начал постепенно поворачивать к норду с явным намерением прорваться во Владивосток.

Глава LIX.

Встреча со "Светланой"

На этом курсе показался какой-то небольшой силуэт. Его приняли за миноносец; комендоры загорячились и уже навели орудия, как с переднего мостика послышалась в рупор команда:

- "Светлана"! Не стрелять! "Светлана"!

Силуэт быстро вырастал...

Действительно, это была "Светлана", одиноко направлявшаяся к северу. Мы ее тотчас обогнали, и она вступила "Авроре" в кильватер и следовала вместе [с нами] некоторое время, но затем снова отстала в темноте. После совещания о том, открывать ли в таких случаях прожектора или нет, было решено не открывать.

Глава LX.

Первая попытка прорваться на север

Крейсера уже 20 минут шли хорошим ходом на северо-запад и успели пробежать большое расстояние. Справа и спереди видны

были отдельные орудийные вспышки, доносилась пальба. Соединиться со своими броненосцами, отступавшими в беспорядочном строю на юг и преследуемыми, как мы полагали, японскими броненосцами теперь не было никакой возможности. Нас расстреляли бы и свои, и чужие. Присутствие же наше у своих броненосцев не принесло бы им особенной пользы. Мы ведь и теперь отвлекли на себя часть миноносцев, но спасались от них только хорошим ходом и частой переменой курса, не открывая освещения и орудийного огня. Огонь крейсера "Аврора" за выходом [из строя] орудий батарейной палубы (плюс подбитых орудий правого борта верхней палубы) все равно был бы мало действителен. Наилучшей тактикой в положении крейсеров было бы прорываться самостоятельно во Владивосток, что адмирал и намеревался, по-видимому, сделать, желая обойти броненосцы с запада.

Глава LXI.

Вторая атака миноносцев

В 8 ч 35 мин мы очутились на расстоянии всего одного кабельтова от четырех неприятельских миноносцев. Они живо прошмыгнули мимо нас контркурсом в темноте с правой стороны, выпустили мины и открыли огонь из 75-мм и 37-мм орудий. Снаряды пролетели у нас над головой. Снова крейсера развили самый полный ход, изменили курс, чтобы принять атаку с кормы и уйти от мин. Вслед за тем по носу открылись какие-то огни. "Олег", по-видимому, приняв их за огни японских судов, еще изменил курс и очутился на SW...

Глава LXII.

Встреча с крейсером "Владимир Мономах"

Несколько минут спустя в темноте с правой стороны обрисовался силуэт какого-то судна, со страшной быстротой несшегося на "Аврору". Оно было уже так близко, что можно было разглядеть светящийся фосфоресцирующий бурун у него под носом. Без сомнения, это полным ходом несся в атаку японский миноносец. Оставшиеся восемь орудий правого борта были моментально наведены.

Тут в полном блеске выказалась дисциплинированность аврорских офицеров и команды. Не произошло ни малейшей паники. Ждали приказания стрелять, хотя каждое мгновение было так дорого. Темная масса быстро росла, обрисовались две трубы, две мачты... Это не мог быть миноносец. С переднего мостика короткой вспышкой сверкнул луч прожектора и осветил... "Мономах". Он шел ходом не менее 16 узлов, о чем можно было судить по громадному буруну под носом, шел прямо на пересечку нашего курса и от правого борта "Авроры" находился на

расстоянии каких-нибудь двух-трех кабельтовых, не более. Все отбежали с юта к середине судна, ожидая удара в корму. Много надо было положить руля на обоих судах, а, главное, успеть это сделать, догадаться, не растеряться, чтобы избегнуть неминуемого столкновения. При таком бешеном ходе оно привело бы к гибели обоих судов.

"Мономах", на мгновение ослепленный нашим прожектором, вильнул влево (радиус его циркуляции крайне мал, он ворочается "на пятке"). Мы [тоже] уклонились влево, и опасность столкновения миновала. Вслед за тем "Мономах" так же быстро исчез в темноте, как и появился, а несколько минут спустя в том направлении, где он скрылся, засверкали прожектора и загремели выстрелы. Это отстреливался "Мономах", атакованный миноносцами.{84} Несколько снарядов пролетело в нашу сторону.

До десяти часов вечера накрапывал мелкий дождь, мешавший распознаванию окружавших предметов. В девять часов "Олег" взял курс на W. Казалось, это удаляло нас от района действий миноносцев, но, потеряв свое место на карте в силу многочисленных поворотов и зигзагов в стороны, мы, быть может, рисковали выскочить теперь прямо на скалы Цусимы.

В 9 ч 30 мин у нас произошел досадный эпизод: изолятор от беспроволочного телеграфа (еще днем сбитый со стеньгой) задержался на пеньковом тросе и попал вместе с ним в пробитое снарядом отверстие средней трубы. Трос загорелся, тлел и давал сильные искры. Так как он находился высоко, то никакими усилиями не удавалось потушить его; вода из помп не доставала, а влезть по раскаленной трубе было нельзя. По временам вырывалось пламя, било высоко. С этим досадным развевавшимся по ветру факелом, указывавшим наш путь, "Аврора" шла до часу ночи, пока он сам не потух.

Глава LXIII.

Второй поворот к северу

Отойдя порядочно на запад, "Олег" в 9 ч 35 мин снова стал подыматься к норду.

Место, где отбивались наши броненосцы, теперь обозначалось заревом; гул от выстрелов еще был слышен.

За "Олегом", не несшим гакабортного кильватерного огня, все время менявшим курс и скорость, было очень трудно следить в темноте. Приходилось руководствоваться белым пятном на воде у его винтов (бурун и фосфоресценция воды). Но иногда, неожиданно свернув, "Олег" в темноте уходил так далеко, что требовалась исключительная опытность старшего штурманского офицера лейтенанта К. В. Прохорова, чтобы по более темному

дыму, двум-трем искоркам, вылетевшим из труб, узнать, в какую сторону он направился.

С левой стороны к "Авроре" все время очень близко жался "Жемчуг". Иногда он подходил совершенно вплотную; были ясно слышны голоса. Низкая корма "Жемчуга" совершенно уходила под воду и покрывалась буруном, вздымаемым тремя винтами.

Каким образом во время своих бесчисленных зигзагов "Аврора" не столкнулась с "Жемчугом" - одному Богу известно. При таком быстром ходе, при такой темноте малейшее сближение параллельного курса сию же минуту привело бы к столкновению.

Глава LXIV.

Третья атака миноносцев

Пройдя полчаса курсом на норд, в 10 часов снова подверглись нападению миноносцев, на этот раз с обеих сторон.

Опять тот же сухой треск, вспышки. Мы проскочили мины благополучно и на этот раз, верные своей тактике, то есть в полной темноте, не открывая огней, не стреляя, увеличив ход.

"Мономах" и другие суда, которые светили прожекторами и хотели отбиться стрельбой, все были подбиты минами.

Глава LXV.

Неприятельский крейсерский отряд

Далее увидали по курсу и несколько слева пять топовых отличительных огней больших военных судов, идущих в кильватер. Очевидно, это был один из крейсерских отрядов, сражавшихся с нами днем.

Отвернув сначала направо, "Олег" лег затем на SW 55°. Скоро эти огни были потеряны из виду.

На "Авроре", конечно, не знали плана действий адмирала. Более всех крейсеров связанная с "Олегом" рядом приказаний Рожественского и принципом взаимной поддержки, обладая ходом лишь немного меньшим, чем "Олег", "Аврора", естественно, имела своей задачей не потерять своего флагмана (как это ни трудно было при данных условиях), остаться при "Олеге", чтобы не начать действовать вразброд и по противоположным планам (помня циркуляр Рожественского: "Держаться соединенно"). Действия же "Олега", очевидно, сводились к тому, чтобы прорваться на север. Теперь мы шли снова к юго-западу. Быть может, наш адмирал рассчитывал обогнуть остров Цусима и успеть проскочить ночью к северу через западный пролив? Командир "Авроры" Небольсин не желал идти на юго-запад, не имея определенного плана, поэтому он стал спрашивать потайным фонарем Ратьера "Олег" о том, куда мы идем и нельзя ли убавить ход, чтобы сократить чрезмерный расход топлива и дать отдохнуть выбившимся из сил кочегарам. Ответа на наш

сигнал не было. "Аврора" повторила его. После долгого молчания последовал лаконичный ответ: "Миноносцы"...

Глава LXVI.

Третий поворот к северу

Вспышки сзади прекратились, зарева уже не было видно. Броненосцы, должно быть, как и мы, предпочли скрыть свои огни. "Олег" снова повернул к северу.

В момент до поворота с правой стороны показалась масса правильно расставленных огней, точно кильватерная колонна мелких рыбачьих судов или плотов.

Это была одна из военных хитростей нашего противника, оставшаяся непонятой. Вероятно, эти фальшивые огни были оставлены миноносцами. Не предполагали ли они уклонить нас в сторону от них - на ряд плавучих мин? Но мы благополучно с размаху проскочили эту линию фальшивых огней и шли снова к северу.

В момент проскакивания справа засверкал вдруг на довольно близком расстоянии луч прожектора, который постоянным круговым вращением в одну сторону, точно рукой, указывал кому-то наше направление. Аврорский факел в это время горел вовсю. Пройдя далее к норду, увидали впереди по курсу и слева те же самые пять топовых огней больших судов, идущих в кильватер с правильными интервалами. Эти огни японские суда, вероятно, несли в отличие от русских. Наших немногочисленных миноносцев им, ведь, опасаться было нечего.

Глава LXVII.

Поворот на юг

Снова "Олег" лег на юго-запад. Огни, было, скрылись. "Аврора" стала сигналить фонарем Ратьера на "Олег" и запрашивать его о курсе. В это время опять показались огни. Пять судов, очевидно, шли тем же курсом, что и мы. Велико было наше негодование на наш факел, который не хотел тухнуть. Заметив появление огней, мы перенесли свою сигнализацию на противоположный (левый) борт; "Олег" сделал то же самое.

Глава LXVIII.

Преследование неприятельскими крейсерами

На этот раз неприятельские суда, несмотря на наш хороший ход (не менее 17 узлов), не теряли нас из виду и, держась чуть сзади, не отставая, следовали за нами на параллельном курсе. Потом от них осталось только два огня, и эти провожали нас до часу ночи, оставаясь на траверзе с правой стороны. Этот маневр помешал "Олегу" обогнуть Цусиму и пройти западным проливом заблаговременно, то есть ночью. Попытки "Олега" повернуть на норд вели к сближению с неприятельским отрядом. Наш факел в

час ночи потух сам собой; приблизительно в то же время скрылись и эти суда, отойдя как будто влево. Около 11 ч вечера крейсера находились приблизительно у входа в Корейский пролив, но мы этого не знали; место на карте было, конечно, давно потеряно. Миноносцы больше не тревожили. Мин, выпущенных по "Авроре", насчитывали до семнадцати. Отделались мы от них удачно.

Около половины двенадцатого слева по носу показались силуэты двух судов коммерческого типа (одно из них, кажется, было однотрубное). Мы успели отклониться от них вправо. После узнали, что эти небоевые суда были "Манчжу-Мару" (бывшая наша "Манчжурия" Общества Восточно-Китайского пароходства) и "Садо-Мару", видавшие нас. Одно из них и светило перед тем прожектором, указывая наше направление. Специально для этой цели на этих судах японцами были поставлены прожектора. Миноносцы же японские своих прожекторов ночью не открывали.

Было встречено еще какое-то суденышко без огней небольшого размера, должно быть, рыбачье. Оно, по-видимому, стояло на одном месте. Пройдя его на расстоянии голоса, мы видели, как на корме выскочила испуганная японская фигура в кимоно с фонарем из промасленной бумаги.

В блужданиях по проливу взад и вперед было потеряно много драгоценного времени. Возвращаться в тот или другой пролив теперь было уже поздно. Рассвет был близок. В два часа ночи ход у отряда был 12 узлов. В 3 ч 30 мин по звездам определили свое место, получили широту 33°30' N и долготу 128°42' О. Каким образом мы за ночь избегли попадания мин, столкновений с неприятельскими и со своими судами, не выскочили на Цусиму - можно объяснить только чудом.

Глава LXIX.

Огненное крещение крейсера "Аврора"

В самом начале второго крейсерского боя несколько крупных снарядов, разорвавшихся при падении о воду у правого борта, осколками изрешетили помещение правого перевязочного пункта. Минуты за две перед тем пункт был перенесен на левый борт, и уходившие последними несколько человек медицинского персонала, а также комендоры и прислуга 75-мм орудия № 3 были спасены, благодаря коечной защите из двойного ряда коек: последние оказались пропоротыми почти насквозь крупными осколками. Ранено легко пять человек (один санитар). В борту у ватерлинии оказалось двенадцать небольших пробоин, через которые верхняя и нижняя ямы носовой кочегарки быстро заполнились водой. Образовался крен 4°. Много вливалось воды через пробоину в три квадратных фута в помещении нижней

лебедки.

75-мм орудие № 9, находившееся в кают-компании на правом борту, уже после третьего выстрела вышло из строя, будучи подбито залетевшими осколками; оно так и осталось с углом возвышения, то есть с дулом, поднятым кверху. Настоящая разделка "Авроры" началась лишь тогда, когда она попала под первый перекрестный огонь и сблизилась с неприятелем на 24 кб. Правый борт пострадал гораздо больше левого. Первый снаряд, ударивший в левый борт, сделал пробоину в восемь квадратных футов, много мелких, изрешетил паровой катер, испортил элеватор для подачи 75-мм снарядов, вследствие чего с самого начала боя у ближайших орудий пришлось прибегнуть к ручной подаче, далеко не такой быстрой. Сотрясением воздуха свалило с ног всех, но, несмотря на массу осколков, ни один человек не был ранен.

Следующий снаряд 75-мм калибра пробил правый борт и, не разорвавшись, упал в батарейной палубе у орудия № 7, откуда и был тотчас же выброшен за борт комендором Кривоносовым. Почти тотчас же рядом разорвался более крупный 8-дюймовый фугасный снаряд, нанесший много бед. Удар, пришедшийся как раз в стык верхней палубы, заставил содрогнуться весь крейсер. Замолкли орудия № 21 и № 7 - одно в батарейной, другое на верхней палубе. В борту зияла пробоина в 20 квадратных футов.

Наверху у орудия № 21 тяжело ранило четверых (одного смертельно). Подбежавшие носильщики подхватили мичмана В. Я. Яковлева, обливавшегося кровью, понесли на перевязочный пункт. Юный мичман, когда его проносили по палубам мимо орудий, повторял: "Братцы, цельтесь хорошенько".

А в батарейной палубе у орудия № 7 переживались в это время тяжелые минуты. Взрывом разбросало патроны, вспыхнул пожар. Одна горящая пачка патронов была сброшена в патронный погреб. Каждую секунду мог последовать взрыв. Каким-то чудом с пылавшей пачкой успели справиться находившиеся в погребе Тимерев и Репников. Вместе с пачкой к ним слетели остатки чьей-то разбитой головы и забрызгали их кровью и мозгом. "Жутко было там сидеть, Ваше Высокоблагородие! - рассказывал мне после мой вестовой Репников. Кругом одни снаряды; не знаешь, что наверху делается, а вылезть нельзя погреб заперт. Так мы до утра и просидели взаперти". У орудия № 7 двое было убито (Кривоносое), один ранен смертельно, один тяжело, остальные легко. Легкой раной отделался мичман М. В. Шаховский. У бакового (носового) орудия энергично руководил стрельбой лейтенант Г. Л. Дорн. Когда 6-дюймовый фугасный снаряд разорвался у правого входного трапа на полубак, последний весь

окутался черным, нестерпимо удушливым дымом. Лейтенант Дорн, один устоявший на ногах, схватился за грудь; казалось ему: еще минута и он задохнется. Но дым пронесло.

Вся прислуга орудия была разбросана и жалобно стонала (один был ранен смертельно, двое - тяжело). Переранены были все, за исключением лейтенанта Дорна и лихого комендора Жолноркевича. Выброшенный из патронов бездымный порох, разбросанный по всему полубаку, вспыхивал то там, то здесь желтыми огоньками. Орудие получило хорошие зазубрины на память, но из строя выведено не было. Тяжело раненный Зиндеев отказался идти на перевязочный пункт, а Дмитриенко тотчас же вернулся оттуда.

Около трех часов один за другим разорвались два крупных фугасных снаряда (6-дюймового калибра) над правым бортом позади переднего мостика. Осколки, отразившиеся по всем направлениям, частью пронизали палубу над центральным и правым перевязочными пунктами, частью застряли в командирской походной рубке, забитой углем, в сетке переднего мостика, туго забитой смоченным брезентом, разрушили коечные траверзы, погнули чугунные колосники, обратили в щепы барказ. Принесенные 6-дюймовые патроны раскидало, вышибло из них бездымный порох, который загорелся вспышками. Пылали рострры, коечные траверзы, остатки барказа. Прислуга двух 6-дюймовых орудий (№ 13 и № 15) была перебита и выведена из строя. У камбуза образовалась целая груда из убитых и раненых, полузадохнувшихся людей (четверо убито, двое смертельно ранено, пять тяжело). В туловище одного из убитых была вкраплена большая медная гильза 6-дюймового патрона, которую он и обнял последним судорожным объятием. Под орудием, в воде, скопившейся у борта благодаря крену, виднелось помертвелое лицо полузахлебнувшегося, тяжелораненого комендора Цитко; его вытащили подоспевшие санитары.

Пожар на рострах разгорался: отовсюду бежали с помпами и шлангами люди трюмно-пожарного дивизиона. Снова разорвался снаряд, и дождем посыпались мелкие раскаленные осколки. Получивший в это время серьезные ранения капитан 2 ранга А. К. Небольсин остался в строю, был наскоро перевязан из индивидуального пакета подоспевшим боцманом Губановым и занялся тушением пожара. В боевой рубке, между тем, шло энергичное управление огнем и ходом, передавались по телефону отклонение, целик, расстояние. Здесь находились командир и старшие специалисты: штурман К. В. Прохоров, артиллерист А. Н. Лосев и минер Ю. К. Старк. Я уже передавал вещий сон лейтенанта Старка, рассказанный утром в кают-компании. Во

время отдыха лейтенант Дорн, стоявший на вахте с 12 часов, видел командира каким-то особенным. Обычно весьма подвижный, насмешливый, большой скептик, сегодня он был как-то необыкновенно спокоен и хладнокровен; сидел в рубке в кресле, изредка вставлял свои замечания и полудремал. Это была простая усталость после бессонной ночи, но Дорну почему-то стало жаль Евгения Романовича. Начался бой. Лейтенант Старк несколько раз обращался к командиру:

- Посмотрите, Евгений Романович, как "Ослябю" раскатывают! Евгений Романович, "Бородино" выходит из строя!

- Да, да, какое несчастье!

Между прочим, командир негодовал, почему не убирают "Жемчуг", "Изумруд" и четыре миноносца, вертевшиеся под всеми перелетами.

Через несколько времени командир обратился к Старку:

- "Осляби" больше нет!

- Как нет? Вышел из строя?

- Нет, совсем потонул.

Старк, следивший в это время за отрядом японских крейсеров и глядевший в другую сторону, обернулся и увидел тонувших и барахтавшихся людей. Вслед за гибелью "Осляби" крейсеру стало сильно влетать. После разрыва 6-дюймового снаряда о коечную защиту переднего мостика рубку окутало дымом; всем страшно захотелось пить. (Тут уже стояли заранее приготовленные кувшины с водой.) Следующий снаряд 75-мм калибра, прилетевший с правого борта, разорвался о железный ходовой трап переднего мостика рядом с рубкой. Трап разбило вдребезги, а осколки его через небольшое отверстие боевой рубки попали внутрь нее и отразились от купола по различным направлениям.

Один из осколков пронизал навылет голову командира. В рубке свалились все. Крейсер, оставшийся без управления, рыскнул в сторону... Первым поднялся рулевой Цапков; он продолжал править штурвалом, решив, что все убиты. Вот поднялись, стали ощупывать себя лейтенант Прохоров, лейтенант Старк, выкарабкался из-под тела командира лейтенант Лосев. Все были переранены, у всех на белых кителях пятнами выступила кровь. Командир лежал ничком, хрипел, из головы его лила кровь. Старк и младший штурманский офицер Б. Н. Эймонт бросились к нему, окликали его, послали за носилками и перенесли ближе к выходу.

Штурман Прохоров уже по-прежнему стоял на своем посту, следил за "Олегом", ни на минуту от него не отрываясь. Принесли носилки, уложили командира. Спустившийся с марса прапорщик Берг своей тужуркой прикрыл его лицо.

Увидев, что крейсер выходит из строя, и решив, что в рубке все перебиты, лейтенант Дорн, оставив носовое орудие, взбежал на мостик, чтобы временно вступить в управление крейсером, но, увидав в прорези рубки невозмутимое лицо уже очнувшегося Прохорова, вернулся обратно, по пути успокаивая команду, говоря, что командир только ранен. Почти все, находившиеся на переднем мостике, были изранены осколками этого снаряда. Скоро поднялся на мостик и вступил в командование крейсером старший офицер. Несмотря на ранения, он сохранял полное самообладание и посылал приказание за приказанием, совершенно как в мирное время.

Попаданий в рубку больше не было. Снаряды падали, разрывались спереди, рядом, сверху. Пролетавшие со всех сторон осколки жужжали, как шмели, но рубку они оставили в покое. На значительной высоте над боевой рубкой находился открытый, со всех сторон незащищенный марс. Не было на нем ни мелких пушчонок, ни коечных прикрытий, зато находился дальномер Барра и Струда, наш единственный дальномер. Во время длинного пути все по очереди практиковались на нем, приучаясь определять расстояние.

Здесь было царство прапорщика Э. Г. Берга, долговязого невозмутимого немца, который, несмотря на железный вихрь кругом, с чисто немецкой педантичностью и аккуратностью брал расстояние за расстоянием и произносил цифры: "50, 45, 30, 25, 24 кабельтова", которые затем передавались по телефону и в рупор одним сигнальщиком, в то время как другой соответственно переводил стрелки циферблатов на электрической передаче. Занятый всецело своим делом, Берг не обращал внимания на то, что творится вокруг, и даже останавливал живого экспансивного сигнальщика Михайлова, считавшего своим долгом ежеминутно докладывать каким-то радостно возбужденным голосом: "Ваше Благородие! А, Ваше Благородие! Вот славно попали в "Ослябю"! Вот знатно горит "Суворов"! А "Осляби" уж нет, Ваше Благородие!" Берг приказал ему замолчать. Скоро от сильных сотрясений судна при выстрелах в дальномере испортилась передвижная планка. Берг достал отвертку и умудрился исправить повреждение.

В это время в верхушку фок-мачты ударил 120-мм снаряд. Железная мачта дала трещину; осколки посыпались вниз, но счастливо, никого не задели. Когда после гибели "Осляби" крейсер попал под перекрестный огонь, следующий снаряд снес за борт всю правую половину фор-марса-реи; левая осталась висеть. Целый дождь железных и деревянных осколков посыпался вниз и изрешетил марс. Обрывки стальных штагов с грозным

свистом пронеслись и стали раскачиваться над головой Берга. Пробитый насквозь дальномер не годился никуда.

Берг, раненный легко, но во многих местах, вытащил сам из своей шеи несколько торчавших осколков и, тщетно попытавшись сначала исправить дальномер, стал по телефону испрашивать из боевой рубки разрешение покинуть свой пост, теперь уже бесполезный. Ответа не было. Тогда Берг решил спуститься с марса и подоспел в рубку в тот момент, когда выносили на носилках командира. Затем упрямый немец, вспомнив, что дорогой инструмент может окончательно испортиться, снова полез на марс убирать его. Как раз в это время снаряд сбил стеньгу, и Берг, долезший уже до половины, сотрясением воздуха был сброшен, изрядно стукнулся головой о палубу и дальнейших попыток взобраться на марс уже не возобновлял.

Когда веселый сигнальщик Михайлов был тяжело ранен, его товарищ (тоже раненный) вздумал спустить его с марса сам, без помощи санитаров: захватил петлей поперек туловища, стал спускать. Михайлов (с открытым переломом предплечья) рассчитывал придержаться руками за железные выбленки, но сию же минуту от боли выпустил их, опрокинулся вниз головой и в таком положении был спущен на палубу.

Крен судна заметно увеличивался. Для исправления его было решено затопить две угольных ямы на противоположном борту. Это немного выровняло крен. Бой продолжался. Крейсер по-прежнему обстреливался огнем противника, во много раз превосходившего численностью, энергия же его все более и более возрастала по мере гибели наших судов. Когда крейсер попадал под перекрестный огонь, попадания сразу усиливались. Осколки недолетов, разрывавшихся при падении о воду, наносили вред не менее самих снарядов. 8-дюймовый снаряд, разорвавшийся в воде близ самого борта, перебил правый якорный канат, своротил клюз, сделал у ватерлинии две пробоины по два квадратных фута. Все отделение носового минного аппарата тотчас же заполнилось водой. Двери пришлось задраить наглухо. Железные переборки выдержали и не дали воде распространяться дальше.

В шпилевом отделении батарейной палубы рядом с центральным перевязочным пунктом было выведено [из строя] одно орудие (ранено 5 человек). Следующий снаряд 8-дюймового калибра, разорвавшийся в полубаке как раз над центральным перевязочным пунктом, несмотря на массу произведенных разрушений, ранил тяжело только одного. Этот снаряд пронизал весь крейсер насквозь, сделав в правом борту пробоину в 12 квадратных футов, а по дороге - 10 пробоин по полтора квадратных фута, развороти при этом железные переборки до

неузнаваемости. Тяжело раненый Устинов был высоко подброшен волною воздуха.

Отовсюду неслись крики: "Носилки! Носилки!" Кровотечение было останавливаемо матросами на месте при помощи моих импровизированных эсмарховских жгутов. Легкие ранения перевязывались из индивидуальных пакетов, находившихся в жестяных ящиках с красным крестом, расставленных всюду по палубам на видных и заранее указанных команде местах. Пожары удачно тушились. Когда один снаряд разорвался над рострами, вслед за бурым дымом поднялся столб пламени вышиной до половины трубы. Казалось, у японцев была разная окраска дыма при разрыве снаряда - черная, бурая. На цветовые эффекты японцы большие мастера. С одной стороны, это делалось для того, чтобы облегчить пристрелку, с другой - этим, быть может, отличались качества снаряда (бронебойные, фугасные и т.п.). Зато при падении наших снарядов не только дыма, но и столбов воды не видать было, да и разрывались ли снаряды еще, Бог весть.

Единственный дальномер был испорчен почти в самом начале боя; его длинная труба беспомощно вертелась вокруг оси в разные стороны на марсе. Во многих местах была перебита и проводниковая передача, перестали действовать электрические приборы (циферблаты Гейслера), кое-где были сбиты прицельные оптические приборы.

Итак, мы стреляли, не зная расстояний, не видя своих попаданий. И все-таки, при таких из рук вон неблагодарных условиях, умудрялись попадать наши комендоры, хотя и тут эффект от попадания наших снарядов был совсем иной, чем от неприятельских. "Аврора" на своих боках испытала эту разницу (Гулль). Все трубы крейсера были славно изрешечены, пробоин от мелких осколков нельзя было сосчитать. Передняя труба держалась чудом. В нее попало два больших снаряда, сделавших две пробоины по 45 квадратных футов. Средняя труба имела пробоину в 24 квадратных фута. Повреждение труб сразу уменьшило тягу и сильно увеличило расход угля. Мелкие осколки выводили [из строя] много народу, находившегося на "Авроре" без прикрытия, и, как на зло, все комендоров и комендоров, которых заменить было некем.

Один из снарядов, ударивших в стеньгу фок-мачты, сбил ее. Над полубаком пронеслись, крутясь и извиваясь, словно змеи, концы оборванных стальных штагов; ранило нескольких человек, в том числе упрямого хохла Дмитриенко, снова отказавшегося идти на перевязочный пункт. Сбитая стеньга, повиснув вертикально, грозно раскачивалась из стороны в сторону - вот-вот

сорвется. Каждый из находившихся поблизости с трепетом на нее поглядывал, ожидая, когда же она, наконец, свистнет его по башке. В самом конце боя снаряд, прилетевший с левой стороны, снес стеньгу за правый борт; последние стальные штаги лопнули - и ну снова хлестать, извиваться по полубаку. Один из них пронесся над самой головой лейтенанта Дорна и закрутился о дуло 6-дюймового носового орудия. Это спасло многих. Не повезло лишь бедному Дмитриенко: его здорово хватило в грудь. Снесенный в беспамятстве на центральный перевязочный пункт, он оттуда уже более не появлялся. Дневной бой близился к концу.

До сих пор попадания приходились, главным образом, на переднюю и среднюю части судна. Но небольшой 75-миллиметровый снарядик, прилетевший с левого борта и разорвавшийся в корме, натворил много бед. Разорвавшись о тумбу правого 37-миллиметрового орудия, находившегося на заднем мостике, он снес орудие за борт, пустил веером в разные стороны осколки, взорвал ящик с патронами, перебил много народу и произвел пожар. Уже загорелся и грозил взорваться другой ящик с патронами. Тяжело раненный в руки и ноги Борисов ползком добрался до него и вытолкнул за борт. Перед тем Борисов стоял часовым под флагом. Его ранило, а винтовку вырвало из рук и превратило в нечто неузнаваемое: от деревянных частей винтовки остались только жалкие щепы, а дуло, замок были частью пробиты, частью изогнуты спирально, дугообразно, так что ружье и узнать было нельзя.

Наш широкий новешенький кормовой флаг, весь превращенный в жалкие лохмотья, сбиваемый в течение боя шесть раз, теперь снова лежал на палубе, и подоспевший лейтенант Старк тотчас же скомандовал своим резким металлическим голосом, спокойно как всегда:

- На флаг! Флаг поднять!

Но теперь это не так легко было сделать: все концы были оборваны, и флаг на гафеле пришлось поднять по иному (на эренс-талях). Туда под огнем полез боцман Козлов. У трех 6-дюймовых орудий в корме было убито два комендора, ранено 13 человек, один смертельно. Лихой первый загребной на командирском вельботе матрос Полстенко последовал за своим командиром. Стоявший рядом с Борисовым на заднем мостике дальномерщик Храбрых отделался удивительно счастливо. Воздушная волна сбросила, было, его за правый борт. Судорожным движением он ухватился по дороге за какой-то штаг и висел уже за бортом. Обратный размах судна вследствие качки заставил его, уже обессилевшего, отклониться в другую сторону и упасть не в воду, а на палубу. Сильно оглушенный (разрыв обеих

барабанных перепонок), полуотравленный газами, он спустился вниз в кают-компанию, малость отдышался и пошел обратно в строй, но уже никуда не годился, молол вздор и производил впечатление человека рехнувшегося. Рехнешься при этаких обстоятельствах!

Командовал этими орудиями лейтенант князь А. И. Путятин. Его тяжело ранило в бок, свалило. Кто-то на скорую руку кое-как забинтовал его повязкой из индивидуального пакета. Он остался в строю до конца боя и на перевязочный пункт явился лишь в 12 часов ночи, совершенно обессилев от громадной потери крови.

Все раненные офицеры, за исключением мичмана Яковлева, остались на своих постах, воодушевляя команду. Около четырех часов, в то время как суда разошлись галсами, и стрельба на короткое время затихла, палубы обошел новый командир вместе со старшим артиллерийским офицером. Команда не нуждалась ни в каких воодушевлениях. Это были те же лихие аврорцы, каких мы уже привыкли видеть на всяких авральных работах. А бой был - та же погрузка угля, погрузка, во время которой аврорцы проламывали себе головы, стараясь как всегда быть первыми. Не хватало лишь обычной музыки, нашего любимого "янки дудль".

- Спасибо, братцы! Хорошо стараетесь! Молодцы! - говорил Небольсин. Цельтесь только как следует, не торопитесь!

По всем палубам гремели лихие, бодрые ответы. Лейтенант Прохоров, который по старшинству должен был вступить в исполнение обязанностей старшего офицера, по приказанию командира остался на своем посту при управлении судном и сменился лишь в полночь, то есть с начала боя до 12 часов стоял бессменно. По настоящему должен был вступить на вахту князь Путятин. Он и явился, и остался в боевой рубке, но был настолько слаб, что корабля вести не мог.

Рядом с Прохоровым на переговорных трубах стоял младший штурман Эймонт, а у телефона (по собственному желанию) раненый Берг. Последний мог действовать только одной рукой. Без фуражки, весь в крови, сильно продрогший, ослабевший и от холода и от потери крови, он представлял собой жалкую фигуру. Его насильно заставили идти на перевязочный пункт, откуда он вернулся тотчас же и оставался на телефоне до позднего вечера. Наконец, совсем закоченев, спустился в кают-компанию и сидел там в состоянии полнейшей апатии, слыша крики "пожар" и не будучи в состоянии пошевельнуться. Старшим офицером на время боя был назначен старший минный офицер лейтенант Старк, в силу своей специальности более свободный. Под его руководством тушились пожары, заделывались пробоины, чинились досками пробитые дымовые трубы, пополнялась убыль

прислуги, убирались убитые, смывались следы крови. Лейтенант Ильин и мичман Щаховский деятельно заделывали пробоины и исковерканные осколками и не закрывающиеся вследствие этого полупортики, откуда каскадами хлестала вода.

Собравшись по правому борту, она увеличила и без того уже существовавший крен. Ее вычерпывали ведрами, а пробоины заделывали досками, брезентами, чемоданами, упорами. Команда работала с радостным увлечением и безукоризненно.

Уже в самом начале боя по палубам прошел слух, что боевая рубка со всеми, кто находился в ней, сметена снарядом. Потом - весть о смерти командира. Все остались на своих постах, дружно работали, находили шутки и умирали без громких фраз. У мичмана Терентьева команда подбитого в самом начале боя 75-мм орудия в кают-компании (по правому борту) во время огня с правой стороны отказывалась переходить на левый борт под защиту угля, говоря, что желает умереть у своего орудия.

Лейтенант Дорн с начала боя до полуночи стоял со своей прислугой у носового орудия на полубаке, весь заливаемый с головы до ног брызгами холодной воды, достигавшей высоты верхнего мостика. Но не только наверху, а также и в батарейной палубе все страшно зябли, заливаемые из полупортиков каскадами холодной воды, после тропиков казавшейся нам прямо ледяной. Сигнальщик Мекерин, увидав, что сигнальный флаг заел, полез очищать его на правый нок уцелевшей половины фока-реки и с четверть часа возился там, расправляя фалы, пока не спустил сигнала.

В это время был сильный огонь, крутом рвались снаряды. Не только сотрясением воздуха, но и проносившимися над головой обрывками стальных штагов могло каждую минуту снести смельчака за борт. Между тем Мекерин проделывал все это, будучи незадолго до этого весь изранен на переднем мостике мелкими осколками.

Около 5 ч 30 мин лейтенант Дорн услыхал по левому борту отчаянные крики, кинулся к борту и увидал двух матросов, барахтавшихся в воде. У Дорна под руками ничего не было, и он послал на ют бросить спасательный буек ординарца Зиндеева. Оказалось, что лейтенант Старк уже распорядился бросить решетчатый люк. Спаслись ли эти несчастные? Где вы? Откликнитесь! Зиндеев слетал одним духом, а, вернувшись, доложил, что ему бегать тяжело. Еще бы не тяжело, когда в бедре у него, как оказалось, еще с самого начала боя сидел хороший японский гостинец. Но я не стану перечислять всех отдельных эпизодов, подтвердивших еще раз всем известные мужество и стойкость русского человека.

Глава LXX.

В машине

В то время как строевая команда ночью после боя могла на несколько часов забыться тяжелым сном, нестроевая, то есть машинисты и кочегары, бессменно до утра продолжала свою работу.

В правой машине находился старший инженер-механик Н. К. Гербих, в левой - младший инженер-механик Н. И. Капустинский, в кормовой - прапорщик по механической части М. К. Городниченко; в кочегарках - младший инженер-механик Ч. Ф. Малышевич; трюмами заведовал инженер-механик Н. Ф. Шмоллинг. Люди, находившиеся в машине, помещавшейся ниже уровня воды, были защищены сверху задраенной наглухо броневой палубой, а по бокам - угольными ямами со слоем угля сажени в две вышиной. Здесь, в кочегарках, в машинах кипела горячая работа. Об опасности некогда было и думать, надо было моментально исполнять приказания, которые через каждые 2-3 минуты передавались из боевой рубки. Глухо доносились выстрелы. Часто были слышны удары в борт от снарядов и осколков; последние создавали впечатление рассыпавшейся дроби.

Собственно в машину попаданий не было. В носовую кочегарку было; помещение ее наполнилось удушливыми газами; два кочегара, Герасимов и Егорченко, находившиеся ближе других, полузадохнулись и упали в обморок. Произошла суматоха, думали разобщать котел, боясь, что его взорвет. Осколки содрали обшивку одной паровой трубы и повредили самую трубу. Если бы они ударили чуть сильнее, труба разорвалась бы, и все люди сварились. Здесь отличился своей распорядительностью инженер-механик Малышевич.

После крупных пробоин в передней и средней трубах тяга сильно упала, и уже нельзя было держать пар так хорошо, как раньше. Вода, затопившая через 12 небольших пробоин у ватерлинии правые верхнюю и нижнюю угольные ямы, дала 4° крену. Этот крен вызывал в людях, находившихся в машинах, весьма неприятное ощущение. Разобщенные с внешним миром, они не знали, в чем дело, где пробоины, насколько опасны они. При поворотах крейсера крен резко увеличивался, а люди должны были невольно хвататься за поручни, чтобы не попасть в машину, под быстро и со страшной силой вращавшиеся мотыли, эксцентрики, думая в то же время о том, не опрокидывается ли судно. Строились разные предположения, но никто не думал покидать свой пост и выбегать наверх узнавать, в чем дело. Воду из угольных ям приходилось выкачивать беспрерывно.

Впоследствии, чтобы уравнять крен, пришлось затопить две угольные ямы на левом борту, что и привел в исполнение трюмный инженер-механик Шмоллинг.

В кормовой машине под холодильником находилась центральная станция беспроволочного телеграфа, перенесенная туда перед боем. Аппарат все время принимал японские депеши. Все возмущались, почему не перебивают их. Вдруг какой-то более сильный аппарат стал мешать - японцы замолчали. Оказалось, наш "Урал" вызывает "Суворов", делая его позывные. Вместо "Суворова" ему ответил кто-то другой. Тогда "Урал" сказал: "Имею подводную пробоину, на меня напали крейсера, прошу помощи". После того как у нас была сбита стеньга и порвана приемная телеграфная сеть, наш аппарат замолк. Очень неприятна была полнейшая неизвестность. Лишь изредка доходили слухи, но самые сбивчивые, противоречившие один другому. Передавали, что неприятельский снаряд попал в боевую рубку; смело всех, командира и офицеров за борт, баковое орудие тоже; на перевязочном пункте священник убит, доктор ранен. Но приказания, которые снова стали передаваться из рубки, разубедили в этом.

После четырех часов в машину несколько раз спускался уже в роли старшего офицера лейтенант Старк. Как всегда невозмутимый, он прехладнокровно уверял: ""Ослябя" перевернулся? Нет! Да нет же, говорю вам!" А его же рассыльный за его спиной кивал головой, что, мол, да. Или: ""Бородино" вступил в строй, великолепно идет", рассыльный сзади: "Никак нет, Ваше Благородие, уже потонул".

В общем, до гибели "Бородино" настроение в машине было очень жизнерадостное, победоносное. "Японцев здорово поколотили, японцы уходят и т.п." Работали с шуточками и прибауточками. Но весть о гибели "Бородино" повлияла на всех удручающим образом. Страшно томила жажда; на каждую машину было заготовлено по 10 ведер. Но вода скоро сделалась горячей и противной на вкус. На жару, однако, жалоб слышно не было. Тропики приучили нас еще не к такой температуре. Воздух был очень худой, сизый. Энергично действовавшие простые и электрические вентиляторы нагнетали прямо какую-то отравленную гадость, удушливые газы. Временами их примесь резко усиливалась, тогда все чувствовали тошноту, сладкий вкус во рту и какую-то странную слабость.

Тем не менее, по общему отзыву всех инженер-механиков, команда работала поразительно спокойно, ловко, умело. Не было даже обычных повреждений при спешке по неосторожности - отрывов пальцев и т.п.

Машины работали без отказа, давая все, что они должны были дать. А раздергивали их вовсю. Как с двух часов дня посыпались беспрерывные приказания, так они и продолжались до поздней ночи.

Со 125-130 оборотов командовали сразу на стоп, а тогда тотчас же на задний ход - едва успевали переводить кулисы. Эта частая и быстрая перемена ходов страшно вредна механизмам, но они ни разу не сдали, ничего не сломалось, подшипники не разогревались, пар не садился. Очевидно, механизмы хорошо приработанные, испытанные, содержались в полной исправности, а команды прекрасно владели ими. Нужно отдать должную справедливость господам судовым инженер-механикам.

Работавшая на боевой вахте без смены с 12 ч дня до 12 ч ночи команда сильно переутомилась, люди чуть не валились с ног. Но были такие, которые простояли и 28 часов. (Между прочим, следовало бы увеличить комплект боевой вахты хотя бы на одну треть).

Вот, например, образец скромной, не бьющей в глаза деятельности этих тружеников: машинист Богаевский должен был при беспрестанных переменах ходов то открывать, то закрывать главный детандер. На индикаторной площадке была адская жара от цилиндра высокого давления. Всякий раз, слезая оттуда, Богаевский прямо метался от жары вперед и назад и совал свою голову под струю холодного воздуха из вентиляционной трубы. Через минуту-две приходилось опять лезть к детандеру. Когда же Богаевскому предложили подсмениться, он отказался.

Да будут же помянуты хотя здесь, хотя бы одним добрым словом эти незаметные герои, "духи", закопченные дымом, углем, маслом, непохожие на людей, в своих мрачных подземельях, в душных угольных ямах, трюмах, в раскаленных кочегарках, исполнявшие свой скромный долг перед Родиной.

Судьба сохранила вас в живых для Родины, для новых испытаний и новых подвигов, и стыдиться, аврорцы, вам нечего! Если бы это было нужно, то и вы сумели бы умереть не хуже своих товарищей на "Суворове", "Александре III", "Ослябе", "Бородине", идя ко дну, обваренные кипятком, паром, размолотые цилиндрами...

Глава LXXI.

На перевязочном пункте

Услыхав тревогу, я сунул в карман браунинг и кинулся на перевязочный пункт. Все были на своих местах. Узнав, что крейсера переходят на правый фланг броненосцев под их защиту, я оставил перевязочный пункт на правом борту.

Палубы обошел командир; увидев у меня дневник в руках, он сказал несколько шутливых слов по этому поводу. (Мы с ним конкурировали по части писания.)

- А где же Ваш попка? - вспомнил он моего любимца.

Это были последние слова, слышанные мною от него.

Вот послышался гром отдаленной канонады, становившийся все слышнее и слышнее.

Пришел отец Георгий, окончивший обход с крестом всех палуб.

- А где мне быть?

- Оставайтесь, батюшка, у меня на перевязочном пункте: веселее будет.

Настроение у всех было очень бодрое, слышались шутки. Я обратил внимание на транспорт "Иртыш", который в это время шел на правом траверзе "Авроры". На безоружном транспорте высыпала на бак масса команды; они смотрели в нашу сторону и радостно галдели. Рожи у всех были развеселые, совсем на спектакль пришли глазеть. Невольно это рассмешило и нас. Но вот наш крейсер вздрогнул от своего первого выстрела из 6-дюймового орудия. Один, другой раз. Пошла трескотня. Шуточки исчезли, улыбочки стали кривыми. Прошел мимо меня Чистяков, маленький, тщедушный матросик, только что поправившийся от тяжелой болезни. Он тащил снаряд к 75-миллиметровому орудию. Я окликнул его:

- Что ты такой бледный?

- Никак нет, Ваше Высокоблагородие.

- Да Вы сами, Ваше Высокоблагородие, такой же, - сказал кто-то из фельдшеров.

Бедный Чистяков больше уже не возвращался, его вскоре убило одним из первых снарядов, разорвавшихся рядом в батарейной палубе. В открытый полупортик 75-миллиметрового орудия, находившегося на правом перевязочном пункте, было

занятно смотреть. Рядом падало масса перелетов. Это была эффектная картина: ежесекундно то здесь, то там взметывались высокие, красивые фонтаны воды. Мы на них смотрели весьма наивно и доверчиво, еще не зная, какая тьма осколков при этом со страшной силой летит во все стороны. Веселого "Иртыша" уже не было видно, он куда-то отошел. Теперь на нашем правом траверзе в полукабельтове расстояния находился миноносец "Блестящий"; он уже сильно парил, отставал, держал сигнал: "Не могу управляться". На нем была большая суматоха, команда столпилась в корме. На наших глазах снаряд ударил в переднюю часть судна у мостика, и один матрос, распластав руки и ноги, полетел за борт. Над головой творилось что-то невообразимое. Отдельные звуки выстрелов слились в общий рев. Мы с трудом понимали друг друга. Я то глядел в полупортик, то хватался за дневник. Вдруг дневник вылетел из рук, а сам я в одно мгновение очутился ничком на палубе, больно ударившись головой, грудью и коленом о задраенную горловину угольной ямы. Из носа лила кровь. Рядом поднимались другие. Сотрясением воздуха от снаряда, разорвавшегося вблизи, смело нас, как пушинок. Поднимаясь, я ощупывал себя со всех сторон, думая, что ранен. Впечатление было не из приятных. Убедившись в том, что цел, я пришел в радостное настроение и шутил, говоря, что на крейсере я первый пролил кровь за отечество. Других раненых в это время еще не было. Мы продолжали обсуждать подробности падения. В это время над головой, как раз над перевязочным пунктом, рявкнули два 6-дюймовых орудия правого борта, одно за другим. Прибежал командовавший соседним плутонгом (тут же рядом в батарейной палубе) мичман Щаховский:

- Доктор, переходите скорее на тот борт. Комендоры, открывайте огонь, цельтесь хорошенько.

У меня все было предусмотрено на случай скорой переноски: все находилось в особых ящиках с ручками.

- Санитары, марш!

Едва были вынесены последние вещи, едва мы успели выйти в соседнее помещение, как вслед нам загремели осколки. Правый перевязочный пункт был буквально изрешечен. И борт, и верхняя палуба были пробиты во многих местах. Если бы не коечная защита, то все крупные осколки, пронизавшие койки почти насквозь, очутились бы в наших спинах и вывели бы [из строя] 75-миллиметровое орудие со всей прислугой. Теперь же оказалось только пять легко раненных. Это было поистине чудесное спасение. 75-миллиметровое орудие, находившееся на левом перевязочном пункте, в то время, когда мы явились туда, ожесточенно стреляло.

- Куда Вы, куда Вы, доктор? - закричал мне прапорщик М. Я. Сорокин. Идите на правый борт.

Санитары остановились в недоумении. Оказалось, что часть неприятельских крейсеров обошла нас с носу и взяла в два огня. Это был первый перекрестный огонь, и мы не расслышали команды: "Обоим бортам тревога". Тогда я приказал, как и было раньше решено, расположить все на центральном перевязочном пункте, защищенном хуже, только койками, но зато с обеих сторон. Это было, так называемое, церковное отделение батарейной палубы. Полупортиков с орудиями здесь не было, и операционный стол находился как раз на месте престола. На переборке, отделявшей нас от шпилевого (носового) отделения, висели в киотах иконы, теплились лампады. Здесь было темно, и заранее подвешенные люстры с рефлекторами осветили нашу скромную обстановку. Едва успели мы расположить инструменты, как к нам валом повалили раненые. Кого несли на носилках, кто тащился сам, поддерживаемый товарищем. Еще, еще... Носильщики, сложив ношу с носилок, убегали наверх на свои места. Санитары поспешно разрезали одежду, снимали жгуты, очищали рану. Я делал беглый осмотр, определял степень серьезности кровотечения, туго тампонировал, накладывал повязку, бросался к другому раненому, мои же помощники, фельдшера и санитары, доканчивали повязку, бинтовали, накладывали шины, косынки. Раны были - не то что пулевые - варварские, сильно развороченные, обожженные, загрязненные обрывками одежды. Принесли еще носилки; я оглянулся и увидал улыбавшееся мне бледной улыбкой лицо нашего общего баловня, мичмана Яковлева.

- На стол, живо! Что с Вами, голубчик?

- Нога, ой! - и мичман откинулся назад, заскрипев зубами, теряя сознание от боли.

- Командира ранили! Носилки требуют! - крикнул в это время кто-то.

Хотя наверху у меня находились носилки, специально обслуживавшие передний мостик и рубку, но я тотчас же отрядил туда свои, предназначенные для уборки раненых с перевязочного пункта. Они оказались лишними, так как в это время на трапе уже показались носилки, и на них - фигура командира с лицом, закрытым тужуркой. Я нагнулся к нему, приказав убрать со стола бедного мичмана, которому еще только разрезали одежду, и, сняв тужурку, открыл лицо Евгения Романовича. На нем играла обычная, слегка насмешливая улыбка. Мне не хотелось верить, и я окликнул его: - Евгений Романович! Евгений Романович!

Пока санитары перекладывали его на операционный стол, я

успел убедиться в отсутствии пульса. Дыхательные движения груди были очень слабы, лицо быстро покрывалось синевой. На голове в области теменной кости виднелось крошечное отверстие входной раны. При исследовании окружности ее под неизмененной кожей на большом протяжении мягко ощупывались осколки черепных костей. Приподняв затылок и увидав мозг, я махнул рукой и приказал закрыть рану повязкой. Положение раненого было безнадежно. Его отнесли в каюту старшего артиллерийского офицера Лосева, соблюдая очередь по заранее намеченному плану. На стол был положен опять мичман Яковлев, терпеливо ждавший своей очереди и в эти минуты забывший о своих страданиях. Незадолго перед тем прибегал ординарец старшего офицера Обязин:

- Старший офицер спрашивает, свободны ли Вы, можете ли их перевязать?

- Скажи: свободен, прошу пожаловать на перевязочный пункт.

Вслед за тем спустился и Аркадий Константинович. Голова у него уже была перевязана индивидуальным пакетом. Он не ожидал встретить у меня такую обстановку. Я отвел его в сторону и сообщил о смерти командира. Тогда Аркадий Константинович заторопился наверх, чтобы вступить в командование крейсером и уже не стал показывать мне своих ранений. Повязка на голове, наложенная боцманом, лежала превосходно. Я занялся мичманом. У него были две тяжелые рваные раны на голени, висели оборванные нервы, сухожилия, торчали осколки деревянной палубы; кости каким-то чудом остались целы. Мне приятно вспомнить о том, каким молодцом вел себя этот молодой мичман в то время, когда я торопливо, бесцеремонно исследовал его рану, отрезал грязные размозженные лоскуты. Раненые продолжали прибывать. Многие из них заявляли: "Ваше Высокоблагородие! Пустяки, не стоит смотреть, немного царапнуло, пусть санитар перевяжет чем-нибудь, чтоб только кровь не бежала!". И спешили наверх, откуда через несколько минут их приносили уже на носилках, вторично раненных. Один из них, провинившийся в чем-то перед боем и занесенный в штрафной журнал, был ранен в голень. Я его сам послал наверх:

- Ступай, зарабатывай себе Георгия.

Он вскоре вернулся со второй раной на другой голени, перевязался и снова пошел в строй, как я его не удерживал на этот раз. Импровизированные жгуты сохранили много драгоценной крови. На стерилизованный перевязочный материал я не скупился, заготовив его в достаточном количестве. По окончании перевязки раненые быстро уносились людьми санитарного отряда. Тяжелораненых размещали в офицерских

каютах, начиная с ближайших. В подаче и уборке раненых задержки не было. Организация оказалась вполне удачной. Люди санитарного отряда знали, что им делать, не производили суеты и не бросались зря в разные стороны. Все работали молодцами.

Вообще я ошибся, предполагая, что среди этого адского грохота мне придется видеть картину полного хаоса, людей ошалевших, мечущихся без толку, падающих в обморок. Ничего этого и в помине не было. Даже среди тяжелораненых мне не пришлось наблюдать ни одного обморока. Не только фельдшера и санитары, видавшие, так сказать, разные виды, но и весь остальной медицинский персонал проявил полное хладнокровие и не терял его в самые трудные минуты.

Бой длился вечность... Под конец ощущения как-то притупились. Сознание времени и опасности было давно уже потеряно. Подхватываемые стоявшими на передаче людьми командные слова вроде: "Расстояние 24 кабельтова! Пожар на правом шкафуте! Пожар в батарейной палубе! Обоим бортам короткая тревога!"{85} (что означало приближение перекрестного огня) - никого не смущали и от дела не отвлекали. Даже такой необычайный возглас: "Мина! По левому борту мина! Приготовиться к минному удару!" - не произвел особого впечатления. Все "приготовились", то есть остались на своих местах и оканчивали перевязки, как будто не их это касалось. С такими молодцами было приятно работать и умирать. Не скрою, что при известии о мине, где-то в самой глубине точно окаменевшей за день души, шевельнулось что-то. Прошло несколько минут...

- Где же, наконец, мина? Пойдите, узнайте, в чем дело?

Это была та самая мина, которая, отброшенная от нашего левого борта обратной волной, прошла в двух саженях от него (ее видели из левого перевязочного пункта) и, вскинутая затем тараном идущего в кильватер "Владимира Мономаха", переломилась надвое, не взорвавшись. Еще одно испытание выдержано с честью. Раньше я почему-то представлял себе, что при подобном известии все кинутся наверх, людьми овладеет паника... Новости, которые время от времени доносились сверху, были из рук вон: "Осляби" уже нет, "Бородино" пылает, "Суворов" вышел из строя, весь в дыму. "Урал" затонул, погиб бедный "Роланд" (буксирное судно "Русь"). "Фелькерзам погиб, Рожественский, вероятно, тоже; кто же теперь управляет эскадрой?" - думал я про себя. Приходилось всячески скрывать от окружавшей меня команды печальные вести или делать вид, что сомневаешься в их верности.

- Что? На "Сисое" пожар? Затушат! Велика важность!

И действительно, наши доблестные корабли, пылавшие почему-то, как костры, один за другим выходили из строя, справлялись с пожарами и повреждениями, выравнивали крен, возвращались в строй, снова выходили, снова возвращались.

Иногда на перевязочном пункте наступала полная тишина, раненые были перевязаны, убраны. И среди этой тишины нередко вдруг раздавался чей-нибудь голос:

- А командир-то, командир... Боже мой!

Я запрещал им вспоминать про командира, потому что не у меня одного, у многих слезы навертывались на глазах при этом. Все мы его горячо любили и много надежд на него возлагали. Но проходило несколько минут, и снова кто-нибудь вспоминал эту тяжелую для всех потерю. Пришел какой-то матрос с растерянным видом, держа в руках грязный окровавленный комок:

- Что с ним делать, Ваше Высокоблагородие?

Не разглядев, я спросил, что это такое. Тогда он развернул скальп лицо своего убитого товарища. Эта неожиданность произвела самое удручающее впечатление. Все так и отшатнулись. Я рассердился:

- Что делать, что делать? За борт выброси!

Рядом с операционным столом проходил элеватор для подачи 6-дюймовых снарядов. Поминутно одна за другой громыхали, подымаясь кверху, беседки с тяжелыми 6-дюймовыми снарядами. Вот сюда бы в этот элеватор или в одну из этих беседок хороший осколок, так нас и поминай, как звали! В самый разгар перекрестного огня в погребе произошла какая-то досадная задержка. Люди, стоявшие на передаче, прямо зверскими голосами ревели:

- Бронебойные! Скорее бронебойные!

Тем временем работа на перевязочном пункте шла своим чередом. Несколько человек [из] санитарного отряда пришлось отрядить для ухода за ранеными; надо было почаще поить их, смотреть, чтобы повязки не сбились, не промокли. То один, то другой фельдшер по очереди с одним из санитаров посылались для обхода раненых и впрыскивания под кожу морфия. Иные получали по два шприца сразу. Каждый посланный, исполнив свое поручение, докладывал мне. Таким образом мне удавалось все время оставаться в курсе дела.

Я не помню точно часа, кажется, между четырьмя и пятью, но был момент, когда весь перевязочный пункт вдруг сразу наполнился грудой стонавших и вздрагивавших тел, среди которых несколько человек были принесены или скончавшимися по дороге, или смертельно раненными. Электрические провода

были перебиты, мы погрузились во тьму, помещение наполнилось удушливыми газами, кругом слышались стоны и предсмертное хрипение. Люди сталкивались друг с другом, падали в темноте на раненых. Но это продолжалось всего несколько мгновений. Тотчас же люди санитарного отряда, специально приставленные к освещению, зажгли приготовленные на этот случай пиронафтовые и ручные фонари, при тусклом освещении которых мы продолжали свою медицинскую работу. Тут уже пришлось перевязывать всем, не только фельдшерам и санитарам, но и остальным моим помощникам, прямо на палубе. Дым пронесло. Кое-как разобрались. Перевязанных унесли. Умерших сложили в одну кучу. Молодцы минеры починили перебитые провода, и снова засияли ослепительным светом люстры, осветив неприглядную обстановку.

А последняя к этому времени была такова: при первых же сильных сотрясениях корпуса судна еще в начале боя одиночные электрические лампочки (их было много) посыпались нам на головы мелким дождем. Уцелели лишь люстры, которые были подвешены на шкертах (веревках); последние и ослабляли силу сотрясений.

Но и эти люстры потухали три раза. Три раза умудрялись минеры чинить их разбитые провода. В конце концов, освещение было выведено [из строя] окончательно. Шпилевое отделение и оба боковых перевязочных пункта через пробоины, полупортики, захлестываемые волной, наполнились водой выше щиколоток. Сначала она гуляла свободно с борта на борт, а потом, когда появился крен, скопилась вся на правом борту. Мы свободно ходили по этой холодной воде.

При стрельбе из своих орудий помещение наполнялось газами бездымного пороха. Когда же наверху или вблизи разрывались неприятельские снаряды, это чувствовалось по особенно едкому, удушливому запаху, от которого вся грудь делалась, точно обожженной, а во рту появлялся неприятный сладковатый вкус. Все это смешивалось с запахом крови, гари от пожара.

От адского рева своих же 6-дюймовых орудий, заставлявшего подскакивать операционный стол, мы давно оглохли, а теперь и голос потеряли. Жажду никак нельзя было утолить, хотя воды было запасено достаточно. Казалось, конца не будет бою. Подсчетом раненых и какой бы то ни было регистрацией заняться было немыслимо. Я знал только то, что мест для раненых уже давно не хватает. Мы переполнили все каюты: офицерские, боцманские, кондукторские. В иных лежало уже по двое, по трое, в одной даже четверо раненых; лежали в офицерском отделении,

в бане, в жилой палубе, не только в койках, а прямо на палубе. Подстилая каждому то запасной матрац, то одеяло, то клеенку, накрывая простынями, в общем устроили всех на первое время относительно сносно. В момент передышки от перевязок я несколько раз обходил по каютам раненых, кое-кого приказывал подбинтовать. Раненые вели себя спокойно, иные уже под грохот выстрелов спали после морфия сладким сном.

Проходя батарейную палубу, я не мог достаточно налюбоваться молодцами-аврорцами. Несмотря на ужасную картину разрушения вокруг, подбитые орудия, близость смерти каждого, все работали лихо, дружно, весело, с довольными, прямо счастливыми лицами, с хладнокровием просто поразительным. Подобные фразы, встречаемые мною раньше в описаниях боев, всегда казались мне неправдоподобными, каким-то пафосом, и я был глубоко не прав. Да, с такими людьми чудеса можно творить, дайте только средства им, обучите их.

Очень жаль было глядеть на них, когда они принуждены были бросить свои орудия, заливаемые водой, хотя и тут они живо нашли себе дело, откачивали воду и караулили моменты, когда мы ложились на обратный галс, не против волны, а по волне: становилось тише, меньше заливало, и можно было дать один, другой выстрел. Но комендоры казались прямо сконфуженными, не за себя, конечно.

Иногда, в свободные минуты, я подходил к одному из боковых перевязочных пунктов и тоскливо смотрел вдаль. Вблизи виднелся все тот же скалистый островок Котсу-Сима, который точно заколдовал нас - долго мы никак не могли пройти далее него к северу, все возвращались к нему. Японцы точно нарочно отжимали нас сюда. После я узнал, что у них здесь были заготовлены для нас форты.

Видел, как красавец "Олег" вышел из строя вправо и застопорил [ход] . Команда говорила: "Подбит". В начале боя видел картину огня, сосредоточенного по "Ослябе". Кипело море. Фонтаны от снарядов взлетали выше клотиков мачт. Мгла горизонта поразительно благоприятствовала окраске японских судов. Быстро, одна за другой вылетавшие огненные вспышки, быстро развертывавшиеся комочки бурого дыма казались извергавшимися из стены тумана. Нельзя было не любоваться беглым огнем нашего противника. Потрясающих картин гибели наших броненосцев, перевертывавшихся со всем экипажем, я не видал, и слава Богу. Очевидцы говорят, что это ощущение, не поддающееся описанию. И говорить об этом не хотят. Впрочем, времени особенно любопытствовать у меня не было; дневники также давно вылетели из головы.

Тех картин, которые происходили на перевязочном пункте, и не один день боя, а непрерывно в течение десяти следующих дней, с меня более чем достаточно. Наружное спокойствие дорого обошлось бедным нервам, и это сказалось впоследствии. На долю отца Георгия в этот день выпало много работы. Неустанно он обходил раненых со Святыми Дарами, напутствовал умирающих. Он же остался при умиравшем командире и часа полтора спустя принял его последний вздох. В сознание Евгений Романович так больше и не приходил. Во время одного из своих обходов, шлепая по воде через кают-компанию, я увидал вечно неунывающего мичмана Терентьева и бросил ему:

- А! Вы еще живы?

Я настолько был уверен в нашей неминуемой гибли, что считал это вопросом не часов, а каких-нибудь минут, и искренно обрадовался, увидев его азартно палящим из своей маленькой 75-миллиметровой пушчонки. После Терентьев рассказывал мне, что эта неудачная фраза его страшно разозлила, он счел ее за дурное предзнаменование. Но бравый мичман был не из таких, чтобы падать духом.

В один из антрактов, когда мы разошлись галсами с неприятелем, и стрельба стихла, палубы обошел новый командир с артиллерийским офицером. А. К. Небольсин прихрамывал (две раны на ноге он скрыл от меня). Вид у него был бодрый, веселый. Он был приятно изумлен, застав у меня полный порядок и после признавался, что он представлял себе на перевязочном пункте совсем иное - нечто хаотическое, дикие вопли раненых и т.п., словом, картину полной растерянности. Таковой не было, но приди он полчаса тому назад, когда мы орудовали в темноте, пожалуй, сказал бы иное. Лосев держался как-то неестественно прямо. Оказалось, что у него в спине засело несколько осколков. Не зная этого, я его неловко взял за талию и заставил вскрикнуть.

Крен, уже довольно значительный, оказалось, происходил оттого, что пробоины у ватерлинии заливались водой. Командир уже отдал приказ затопить две угольные ямы на противоположном борту. Я послал свободных санитаров на помощь людям трюмно-пожарного дивизиона, и те ведрами вычерпывали воду на правом перевязочном пункте. Но вода снова живо набегала. Крейсера ненадолго оставили нас в покое. Снова послышалась стрельба. Погода, свежая и утром, к концу дня еще более засвежела. 75-миллиметровые орудия батарейной палубы, расположенные слишком низко над водой, уже давно не могли отвечать, несмотря на усилия комендоров. Проклятие! Двенадцать орудий нужно было вывести! Я отказывался верить этому и на левом перевязочном пункте стал сам наводить орудие.

Когда при мне вкладывали патрон, волна вкатила в дуло и выбила его обратно, окатив, конечно, всех нас с головы до ног. Наконец, орудие зарядили, я вытер прицел платком, стал целиться, стараясь улучить момент. Новая волна - дуло полно воды. Волна свободно вращала орудие. Так ничего и не вышло. Полупортик пришлось задраить наглухо.

Днем на перевязочном пункте было жарко и душно; теперь, ближе к вечеру, здорово посвежело - раненых пришлось укутать потеплее. Одеял не хватило пошли в ход офицерские вещи, пальто, тужурки - все, что было под руками.

Весь залитый кровью в своем кителе, ходя весь день по воде, получив только что хороший душ у орудия, я прошел переодеться в свою каюту и не узнал ее. В нее не попал ни один снаряд, но точно вихрь разрушения пронесся здесь: книги с полок были сметены на палубу, разбросаны, разорваны, листы перепутаны. Разные мелочи со стола - все валялось на полу. Привинченный к переборке электрический вентилятор был сорван и исковеркан, от стекол электрических лампочек осталась одна пыль. (Хорошо, что я догадался убрать своего попку в машину.) Погром произошел оттого, что над головой весь день ахали три 6-дюймовых чудовища (моя каюта находилась в корме рядом с командирской). Надев теплую шведскую куртку, я все же никак не мог согреться; всего прохватывал лихорадочный озноб.

Вернулся по правому борту. Всюду было полно воды. Работали помпы. Крен, однако, что-то не уменьшался. Ну, снова повалили раненые. Будет ли когда-нибудь конец этому? Довольно побаловались. Пора и честь знать. Скоро ли настанет ночь, и что эта ночь нам принесет? Раненых перевязали, убрали. В полнейшем отупении я остановился на левом перевязочном пункте. Полупортик был уже задраен, орудие безмолвствовало; я подошел к иллюминатору и стал глядеть: "Какие серые, едва заметные суда. А эти огоньки, дымки, эти буроватые, красноватые облачка. Как они эффектно, красиво вылетают! Как быстро! Одно за другим! Постойте, да это, ведь, неприятель по нам стреляет. Это не маневры, не салют".

Очнувшись, я побрел к себе в центральный перевязочный пункт под защиту коечных траверзов. Команда торопилась ужинать. На перевязочном пункте мы организовали раздачу холодных консервов для раненых и своего отряда. Забежало несколько человек проголодавшихся и иззябших офицеров. Заявили, что у меня на перевязочном пункте тепло, уютно и весело, не хватает только водки и закуски. Вместо водки я угостил их гофманскими каплями, предложил консервы. Пришел меланхолический Берг, весь в крови.

- Это ничефо! Это пустяки!

Отогрелся, пошел обратно. Присев на каком-то тычке, попробовал и я погрызть корочку черного хлеба. Но не лез кусок в горло. Многих, надышавшихся газами, тошнило и рвало.

Вспомнив о своем питомце, я спустился в машинное отделение, крикнул через горловину. Вынесли моего зеленого дурня. Он от радости совсем обалдел, лезет ко мне, хлопает крыльями, кричит. Наскоро я накормил его. Затем беднягу пришлось обратно засадить в маленькую клеточку и сдать машинисту. В машине хорошо, тепло.

Пришло несколько человек легко раненных. Говорят, "Суворова", "Александра III" уже и не видать. Командование передано адмиралу Небогатову, но никаких сигналов он не поднимает. Немного спустя, пришла весь о гибели "Бородино". После этого, я думаю, у самых ярых оптимистов исчезла всякая надежда на благоприятный исход. Мы стояли молча...

- Что же, Ваше Высокоблагородие, видно, и в самом деле скоро и наш черед, - сказал вслух фельдшер Уллас.

На этот раз опровержений у меня не нашлось. Кто-то сказали:

- Миноносцы!

- Сколько их?

Один говорит: "Девять", - другой: "Девятнадцать".

- Уллас, пойдите, взгляните.

Уллас вернулся и рукой махнул.

- Какое девятнадцать, конца не видать; как грачи чернеют.

Я сказал людям санитарного отряда, чтобы в случае гибели судна они не производили суматохи, а кидались бы каждый к своей койке. Каждый наметил себе то, что он возьмет. Далее наступила тишина. Разговоры смолкли.

Тускло горели фонари. Из шпилевого отделения тянула струя свежего воздуха, стало еще холоднее. Слышались чьи-то выстрелы, не наши. Крейсер заворачивал полный ход, весь дрожал, пружинил; на перевязочном пункте возникало ощущение, точно добрый конь несет тебя галопом.

Что творилось наверху, никто не мог сказать. Оставаться так без дела было тоскливо. Спотыкаясь и падая в воде, я прошел по погруженной во тьму батарейной палубе, осветил ручным электрическим фонарем раненых, взял кое-кого на операционный стол. Стали приходить сверху раненые, в течение дня остававшиеся в строю без перевязки, либо те, у которых повязки промокли. Новых ранений уже не было. Работа на перевязочном пункте стала продолжаться своим чередом и отвлекала от грустных мыслей. Время от времени я посылал наверх узнавать, в чем дело. Никто ничего не понимал. Не то мы в темноте отбились

в сторону и хотим присоединиться к эскадре, не то прорываемся во Владивосток. Кругом во тьме миноносцы, а стрелять по ним не приказано. Броненосцы наши еще ведут бой. Крейсер между тем то замедлял ход, переставал пружинить, то снова быстро несся куда-то во тьму.

Часам к двенадцати стали появляться на перевязку раненные офицеры: старший артиллерист Лосев, старший минный офицер Старк, прапорщик Берг (последние двое, в особенности Берг, были славно изрешечены мелкими осколками, но отделались счастливо) и, наконец, тяжело раненный в бок и потерявший массу крови, лейтенант князь Путятин, все время остававшийся в строю. Кто-то наверху перевязал его повязкой из индивидуального пакета, но она и весь китель жестоко промокли. Сняв повязку и увидав рану и огромную кровяную опухоль (гематому) в правом боку, я всплеснул руками и не удержался, расцеловал князиньку.

Офицеры сообщили мне, что мы сейчас идем с потушенными огнями, кажется, на SW, но часто меняем направление на обратное. Намерение адмирала, по-видимому, самостоятельно прорваться во Владивосток. С правой стороны сейчас видны пять точно преследующих нас крейсеров. На трубе у нас горит какой-то факел, который никак не могут затушить. В темноте наскакивали отряды миноносцев, которые выпустили по "Авроре" около 17 мин, но безрезультатно. Днем нас разделывали не то десять, не то одиннадцать неприятельских крейсеров. Мысль о нейтральных портах никому, разумеется, и в голову не приходила. Думали, что адмирал оставил попытки прорваться восточным проливом и намерен сделать это западным.

Те, кого я видел, были смертельно утомлены, так что было не до разговоров. Я решил воспользоваться наступившей относительной тишиной и приказал своему отряду прикрыть инструменты и прилечь отдохнуть. Не прошло минуты, как мой незаменимый помощник, старший фельдшер Уллас, свалившись тут же, близ операционного стола, в самой неудобной позе, уже храпел вовсю. Недалеко от него среди груды матросских тел, раскинувшихся в самых разнообразных позах, виднелась фигура батюшки, прикорнувшего в уголке. В одной из кают на голой палубе лежал раненный князь Путятин.

Нашел и я себе свободное и сухое местечко и знатно развалился на палубе, прикрывшись чем-то. Подушка поминутно выползала из-под головы, благодаря крену, который все увеличивался. Это наводило на грустные размышления: вспоминались броненосцы. Не хватало воздуху, душил кашель; грудь была точно обожжена (действие ядовитых газов). Кровь из

носу не переставала идти.

Несколько времени спустя за мной явился Уллас. Раненому Нетесу было худо. Я прошел по тускло освещенным палубам. В кают-компании на узком кожаном диване, подставив стул, примостились сразу три офицера: Бертенсон, Терентьев и Дорн, тесно прижавшись друг к другу. Думаю, никогда они не забудут этого братского сна. На палубе прилечь было негде - гуляла вода. Какие-то сонные фигуры продолжали что-то делать в кают-компании; кажется, выкачивали воду.

В соседнем офицерском отделении лежали груды тел; часть их была завернута в брезент - это убитые, но тут же рядом примостились и живые и, положа к ним голову на грудь, храпели, поминутно вздрагивая и бормоча что-то во сне.

Среди них, у денежного сундука, возвышалась меланхолическая безмолвная фигура, видимо, замороженного до последней степени часового, опиравшегося на штык. Нетес лежал внизу в механической мастерской. Раненный в полость живота, он умирал от внутреннего кровотечения. Помочь ему было нельзя. Вернулся обратно. Улегся. В четырех часа пришел лейтенант Старк, сменившийся с вахты, продрогший, иззябший. Он молча устроился рядом на палубе, покрылся мокрым клеенчатым дождевиком - ничего другого не было. Оба мы ворочались с боку на бок, делая вид, что спим. Скоро снова явился Уллас: умирал раненный Вернер (сквозная рана черепа). Увы, я знал, что у меня есть еще три таких верных кандидата на тот свет, страдания которых я только и мог время от времени облегчать морфием.

Глава LXXII.

Переход до Манилы

15 мая. В течение всей ночи продолжалась деятельная заделка пробоин. С двух часов ночи "Олег" уменьшил ход до 12 узлов, с шести часов - до 10 узлов, все еще держа курс на SW 45° - 50°. Забрезжил рассвет. Не сомкнув глаз ни на минуту, я вышел наверх. Солнце еще не взошло. Стояла прекрасная погода. Волнение за ночь стихло. Горизонт совершенно очистился.

Кроме "Олега" и "Жемчуга", других судов - ни наших, ни неприятельских, не было видно. С "Олега" что-то деятельно передавали по семафору. На шканцах, выстроившись во фронт, команда пела утреннюю молитву "Христос Воскресе". Эти бледные, землистого цвета лица, бесстрастное выражение глаз, повязки, пропитанные запекшейся кровью, надолго останутся у меня в памяти. Кругом виднелись следы ужасного разрушения. Все было смято, разворочено; торчали исковерканные стальные листы, валялись обломки, зияли дыры пробоин (про которые можно было сказать, что они ничуть не напоминали наши

гулльские). Деревянная палуба была точно изрыта, барказы обращены в щепы; всюду виднелись следы мелких осколков; коечные траверзы были сбиты, пропороты, но роль свою сыграли блестяще и спасли жизнь массе людей.

Мне некогда было заниматься рассматриванием повреждений; я спустился на центральный перевязочный пункт и, проходя через правый пункт, только покачал головой, глядя на его жалкий вид. Не уйди мы вовремя, ни одна душа не осталась бы в живых. Приказав санитарному отряду готовиться к перевязкам, я начал обход раненых. Их уже поили горячим чаем. Как оказалось, "Олег" спрашивал о потерях в личном составе, о характере повреждений, количестве оставшегося угля. Положение отряда было таково: на "Авроре" убито 10 человек (в том числе командир), раненых 89; из них шестеро смертельно, 18 тяжело (три офицера ранено тяжело, пять - легко). На "Олеге" было убитых 11, раненых 40; из них двое смертельно, восемь тяжело (два офицера легко ранено). На "Жемчуге" убито девять (в том числе один офицер), ранено 34; из них один офицер и два нижних чина смертельно, семь тяжело (два офицера ранены легко).

Относительно угля получились следующие сведения: на "Олеге" и на "Жемчуге" осталось его на переход в 1300 миль при экономическом ходе, на "Авроре" несколько больше, но при этом нужно было принять во внимание, что благодаря громадным пробоинам, зиявшим в трубах, расход угля чрезвычайно увеличился против нормы.

Самые большие повреждения по корпусу судна были на флагманском корабле "Олег". Много крупных пробоин, затоплено несколько отделений.{86} Вследствие какого-то повреждения в цилиндре, а также оттого, что временную заделку пробоин срывало волной, "Олег" уже не мог дать своего прежнего хода. Зато наш крейсер, не защищенный, как "Олег", барбетами и казематными броневыми башнями, понес гораздо большие потери людьми и орудиями.{87} Из числа пострадавших на "Авроре" 99 человек - 57 приходилось на комендоров и орудийную прислугу.

По приведении в известность потерь, повреждений и количества угля, адмирал запросил мнения командиров о том, куда идти. Для большинства аврорцев продолжение курса SW и утром явилось новостью. Опросив офицеров, Небольсин передал по семафору мнение "Авроры" о том, что надо в ближайшую же ночь попытаться форсированным ходом проскочить Цусимский пролив; пока же просил позволения прекратить пары в лишних котлах, чтобы сберечь силы машинной и кочегарной команд. Что заявили командиры остальных двух судов, не знаю.{88} Отряд пока продолжал двигаться прежним курсом, самым малым ходом,

стараясь на тихой воде, пока не засвежело, заделать пробоины. Сигнальщики внимательно следили за горизонтом: ожидалось появление наших броненосцев, которых мы видели отступающими на юг. Сидя в кресле на шканцах, командир отдавал приказания. В исполнение обязанностей старшего офицера вступил лейтенант Прохоров.

Пока все это происходило наверху, я занялся своим делом. Работы предстояло много. Прежде всего, надо было разместить раненых поудобнее, выбрать места более прохладные и светлые, переменить тюфяки, залитые кровью, вымыть раненых, переодеть в чистое белье, организовать постоянный уход и наблюдение за ними. Для этого было отряжено 15 человек санитарного отряда; им было поручено измерять температуру два раза в день, поить, кормить раненых. Помогали и свободные от службы товарищи. Наскоро были сооружены временные деревянные нары в батарейной палубе. Для раненых имелись постоянно под рукой горячий чай, кофе, холодное питье. Лазаретные и кают-компанейские запасы клюквенного и лимонного экстрактов, коньяку, рому, красного вина, консервированного молока щедро расходовались. Более тяжелым пришлось назначить легкую диету: бульон, молоко, кисель, яйца. Всюду шла деятельная очистка от кровяных пятен. Окровавленные вещи выбрасывались прямо за борт, [но] все-таки уже в конце суток трупный запах стал давать себя почувствовать. Раненые вели себя поразительно терпеливо. Повязки держались хорошо, некоторые промокли. Во время обхода я заглянул в каюту Лосева, поглядел на Евгения Романовича, лицо которого приняло уже строгое, спокойное выражение. Составив список раненых и назначив, кого брать первыми, я приступил к перевязкам. Началась наша настоящая медицинская работа.

Сейчас же я встретился с вопросом, к чему надо прежде всего приступить. Если мы будем прорываться ночью, то не стоило предпринимать каких-нибудь больших операций и удалять глубоко лежавшие осколки, а просто сменить повязки, перевязав кровоточившие сосуды. Если же мы намерены идти на юг, то ранами можно заняться основательнее, как в мирное время. Я посылал несколько раз узнавать, в чем дело, выходил сам, и так и не мог добиться толку. Никто не знал, что предпримет дальше адмирал.

Часов около десяти утра на центральный перевязочный пункт стали доноситься отдаленные выстрелы. Очевидно, с севера догонял нас с боем наш броненосный отряд. Это для всех настолько не было неожиданностью, что мы отнеслись к этому совершенно апатично, продолжали работу, как ни в чем не

бывало, разве только с еще более серьезными лицами. На этот раз мы даже и не старались узнать, в чем дело. Через полчаса кто-то, однако, принес известие, что наверху к пробоинам в трубах стараются приделать железные листы. Они-то своим хлопаньем и производили полное впечатление глухой отдаленной пальбы.

Общий характер ранений состоял в рваных ранах самой неправильной формы, различной величины, с краями, большей частью ушибленными и обожженными. Гораздо сильнее раны были обожжены внутри. Обрывки тканей одежды приходилось вытаскивать черными, обгоревшими, мышцы крошились на отдельные волокна. Впрочем, ожоги ран имели и свою хорошую сторону - загрязненные раны обеззараживались до некоторой степени, кровотечение из мелких сосудов останавливалось благодаря прижиганию. Ранения были нанесены осколками снарядов или борта и увлекаемыми по дороге различными металлическими частями судна: кусками чугуна, стали, меди. Немногие были ранены осколками деревянной палубы или иллюминаторного стекла. Разрушения в теле были варварские; осколки, ведь, не походили на гладкие пули, делали большие карманы, громадные, сильно развороченные выходные отверстия. Было много открытых осколочных переломов черепа и других костей. После очистки раны, удаления обрывков одежды, горелых частей, перевязки кровоточивших сосудов отыскивались костные и металлические осколки. Материал употреблялся стерилизованный. Несколько человек, смертельно раненных, производили тяжелое впечатление. Сквозная рана таза у матроса Колобова, кончавшаяся огромным развороченным отверстием у крестца, требовала не одной, а двух перевязок в день. У Ляшенко было огнестрельное повреждение позвоночного столба, паралич конечностей; у Морозова - две крошечные ранки в области живота, которые в дальнейшем должны были неминуемо вызвать воспаление брюшины.

Штаб-барабанщик Ледяев из десяти ран имел две в голову с переломом черепа. Во время перевязки он стонал:

- За что, за что? Что я им сделал? Я, ведь, не стрелял.

Кто-то из его раненных товарищей заметил:

- А зачем барабанил? Сам поднял артиллерийскую тревогу, а теперь жалуешься.

Бедный Ледяев должен был согласиться с этим. Впоследствии у него развились явления острого психоза: днем и ночью ему грезилась грозная картина боя, перевертывавшиеся броненосцы, адмиралы Макаров и Рожественский; он вскакивал, начинал метаться, буйствовать, потом стихал, пел "Христос Воскресе"; его пришлось держать в горячечной рубахе.

Я не стану вдаваться в подробности других ранений, представлявших специальный интерес, упомяну лишь о двух тяжелых ранах голени у мичмана Яковлева, малейшее неблагоприятное течение которых угрожало вызвать ампутацию. Тяжело был ранен в бок князь Путятин. К чести авроpцев я должен прибавить, что многие считали свои иногда даже тяжелые ранения пустяками и, видя массу работы на перевязочном пункте, не хотели идти на перевязку. "И так, мол, пройдет!" Таких пришлось на другой день высвистывать отдельной дудкой с вахты.

В полдень штурмана, определившись по солнцу, получили широту 32° 12' N, долготу 127° 14' O.

Обед у команды был примитивный: те же холодные малышевские консервы. Котел и топка в камбузе были разбиты снарядом. После обеда отдыхать никому так и не пришлось. Слишком много работы всем предстояло, да и отдыхать было негде - все было заполнено ранеными, а в других свободных помещениях с борта на борт переливалась вода. В час дня крейсера застопорили машины.

Адмирал, ввиду смерти командира "Авроры" и ранения ее старшего офицера, перенес свой флаг на наш крейсер и перебрался со своим штабом (флагманский штурман капитан 2 ранга С. Р. Де-Ливрон, флаг-офицеры Д. В. Ден и А. С. Зарин). Так как фор-стеньга у нас была сбита, то контр-адмиральский флаг пришлось поднять на грот-стеньге. На гафеле все еще развивался боевой флаг, весь издырявленный, в лохмотьях. Адмирал, представительный, высокий, с длинной седой бородой старик, был, видимо, сильно потрясен исходом боя.

Мы узнали о крупных повреждениях корпуса "Олега", который являлся небезопасным для плавания: большинство пробоин находилось у самой воды, у ватерлинии. Временные починки могли быть сбиты первой же сильной волной.

Идти обратно Корейским проливом с сильно поврежденными судами (на "Олеге" в рубашку правого цилиндра высокого давления просочился рабочий пар, и он уже не мог дать своего прежнего хода), с ограниченным количеством угля, расход которого на "Олеге" за день боя дошел до 350 тонн, и рисковать встречей с многочисленным и совершенно не пострадавшим неприятельским флотом адмирал находил невозможным. Для прохода во Владивосток кружным путем вокруг Японии, через Лаперузов пролив - не хватало угля. Поэтому адмирал пока решил идти в Шанхай, чтобы попытаться принять там с наших транспортов за 24-часовой срок уголь и, заделав на тихой воде своими средствами получше пробоины и забрав с собою

угольщиков, попытаться далее пройти во Владивосток Лаперузовым проливом или возвращаться в Россию.

Пока же отряд наш стоял, не давая ходу. Адмирал рассчитывал, что к нам должны приблизиться уцелевшие броненосные суда эскадры, отступившие на юг. Каких-либо инструкций насчет возможного разлучения с эскадрой после боя у адмирала не имелось. Впрочем, в секретном письме Рожественского к адмиралу говорилось, что в Сайгоне и Шанхае оставляются угольщики на случай поражения эскадры и отступления ее на юг.

В два часа на горизонте показался дымок. Ближе, ближе. Сигнальщик разглядел большой коммерческий пароход; думали - "Иртыш". Он оказался англичанином, прошел близко от нас. Мы в это время стояли, чинились.

В три часа дня "Аврора" хоронила девять человек убитых нижних чинов и двоих, умерших от ран: Вернера и Нетеса. Все 11 человек были бравые молодцы, все на подбор. Я улучил минуту и выскочил наверх на ют, где проходило отпевание. Толпилась команда, впереди стояли адмирал и офицеры. У наших ног на палубе, покрытые брезентом, под сенью простреленного во многих местах, висевшего клочьями Андреевского флага, лежали тела умерших, зашитые наглухо в парусиновые койки, с двумя чугунными балластинами, прикрепленными к ногам. Отец Георгий, совершенно лишившийся голоса, едва слышно произнес обряд отпевания, и матросы стали опускать по доске в море безмолвные серые фигуры, одну за другой. Море, такое неприветливое накануне, сегодня, пригретое солнышком, заштилело и ласково жалось к бокам крейсера. После бросания слышался короткий всплеск, и тело быстро шло ко дну.

Печальный обряд кончился. Забурлили винты, взбивая изумрудную воду в белую пену, и отряд двинулся далее.

Тело командира, положенное на носилки, покоилось на правых шканцах на командирском вельботе. Офицеры решили употребить все усилия, чтобы довести его до первого порта. Плотники и машинисты торопились изготовить цинковый и деревянный гробы, которые были затем герметически закрыты и помещены на юте с правой стороны.

Весь остальной день шли малым ходом, 8 узлов, курсом на SW 48°, чтобы подойти к Шанхаю с юга. В семь часов вечера изменили курс на румб вправо и всю ночь продолжали идти тем же малым ходом. Адмирал все еще надеялся, что у Шанхая мы соединимся с разбитой эскадрой, хотя, с другой стороны, по примеру прежних случаев, можно было ожидать, что у Шанхая мы застанем японские быстроходные крейсера, те самые пять, что

преследовали нас ночью. Офицеры и команда глухо роптали на то, что отряд продолжает идти на юг, хотя никому и в голову не приходило ослушаться своего адмирала; слышались лишь сожаления о том, что ночью мы "нечаянно" не отбились от "Олега". О спасении своей драгоценной жизни, давно потерявшей для нас прежнюю цену, никто и не думал. Смертельно утомленные и нравственными, и физическими страданиями предыдущего дня, мы теперь ко всему относились апатично. Не все ли нам теперь равно... после гибели флота и всех надежд!

Если бы мы были в силах стряхнуть с себя это отупение, то поняли бы, что, нет, не все равно, не все еще погибло, и после такого позорного разгрома у нас есть еще доблестный выход - умереть. Правда, это самое мы пытались сделать вчера, но кто нам мешает повторить попытку сегодня, завтра?

16 мая. На рассвете в тылу показался дымок. Застопорили машины, и в 9 ч 30 мин утра нас нагнал буксир "Свирь", на котором оказались командир, старший офицер и 75 человек команды, спасенные с "Урала". Ничего другого, кроме того, что мы сами знали, "Свирь", конечно, сообщить нам не могла. Крейсера, приблизившись друг к другу и держась на расстоянии голоса, долгое время вели переговоры в рупор.

Адмирал сильно колебался и намеревался оставить "Олег" и "Жемчуг" в Шанхае, а самому на "Авроре", взяв уголь в Шанхае, пробиваться кружным путем. Но выяснилось, что благодаря своей осадке "Аврора" должна ждать у Шанхая прилива, вследствие чего не успела бы использовать короткий 24-часовой срок для погрузки всего запаса угля, необходимого для обхода Японии кружным путем.

После долгого колебания, подсчитывания судовыми механиками всего количества оставшегося угля адмирал изменил решение заходить в Шанхай, в котором он боялся подвергнуться немедленному разоружению, приказал "Свири" продолжать свой путь и, по прибытии в Шанхай, сейчас же дать шифрованную телеграмму о высылке из Сайгона в Манилу нашего транспорта с углем. Сам же решил на "Авроре" двинуться в этот американский порт, надеясь, что американцы будут гостеприимнее: дадут достаточный срок для исправления повреждений, как это было предложено в Сан-Франциско "Лене", а затем позволят выйти в море.{89}

Уступая настойчивым просьбам командиров "Олега" и "Жемчуга" не дробить отряд, после заявления их о том, что до Манилы угля хватит, хотя и в обрез, адмирал взял эти суда с собою. Для "Олега", поврежденного более других, этот путь являлся весьма рискованным, и "Аврора" должна была

конвоировать его. За этот переход личному составу "Олега" пришлось пережить немало неприятных минут.

В 10 ч 30 мин "Свирь" была отпущена, а крейсерский отряд дал свой экономический ход 11 узлов и лег [курсом] на пролив Меако-Сима. С полудня стало свежеть от SO, а к ночи ветер достиг силы 5 баллов.

Все эти дни медицинский персонал работал почти без отдыха и перевязки заканчивал лишь в двенадцатом часу ночи. Командир слег. Так оно и должно было случиться. Уже несколько раз я обращался к нему с самой настоятельной просьбой не ходить, не тревожить своих ран, а лежать спокойно в каюте и оттуда отдавать приказания. Даже ходил нарочно к адмиралу, жаловался - нет, Небольсин бравировал двое суток подряд, пока не расхворался.

Уже двое суток у меня не перестает идти кровь носом, работаю с тампонами. Переодеваясь, впервые увидал у себя на груди и на колене хорошие кровоподтеки в местах ушибов при падении - памятка о Цусиме. По ночам не могу заснуть, кашель разрывает грудь, нервы страшно напряжены. Жизнь кажется такой скучной.

17 мая. Благодаря свежей погоде эта ночь была особенно тяжела для "Олега", которому все время приходилось работать у пробоин: заделки то и дело выбивались волной. Медицинское дело наладилось недурно. Два раза в день обход, проверка назначений, с которыми быстро справлялись мои энергичные и толковые помощники, фельдшера Уллас и Михайлов. С утра до позднего вечера, нередко до 12 часов ночи, с небольшими промежутками для еды, шли перевязки. Сегодня и вчера благодаря качке выдались трудные деньки, и стонов раздавалось гораздо больше, чем прежде. Все манипуляции с ранеными, как то: переноска их, снимание, наложение повязок, зондирование, заведение тампонов стали особенно болезненными.

Атмосфера, в которой пришлось работать последние два дня, была прямо невозможна. Начать с того, что где-то неподалеку происходила перегрузка угля и, несмотря на принятые предосторожности, весь пункт заносился мелкой угольной пылью. А так как полупортики и иллюминаторы из-за волны пришлось наглухо задраить, то воздух в этом помещении, пропитанном к тому же запахом карболки, йодоформа, стал чрезвычайно удушлив. В довершение бед, несмотря на массу белья, подушек, коек и других вещей, выброшенных за борт, несмотря на генеральную приборку, во всех помещениях с каждым днем все больше и больше усиливалось трупное зловоние, и теперь при задраенных иллюминаторах стало прямо невыносимым. "С души

прет", - как выражаются матросы. Оказалось, что кровь затекла под линолеум палуб и там разлагалась.

Снова началась энергичная чистка. Линолеум всюду был ободран, выброшен за борт; палуба, борта, рундуки вымыты горячей водой с мылом, сулемой, содой. По возможности я старался входить во все мелочи по уходу за ранеными, но, главным образом, был занят перевязками и операциями, на которые не хватало 24 часов в сутки. На помощь мне пришли гг. офицеры, учредившие между собой суточные дежурства. Отец Георгий, можно сказать, весь погрузился в медицину; от раненых не уходил ни на шаг и к концу перехода был неузнаваем: так осунулся.

В ночь на 18 [мая] умер от ран бедный Колобов. Мучился он ужасно. Перевязки его были и для него, и для меня пыткой. На последней вечерней перевязке он, несмотря на жестокие страдания, нашел в себе силы улыбнуться на какую-то мою шутку такой славной, кроткой улыбкой, которая до сих пор еще у меня в памяти. Его похоронили в море, так же как и его предшественников.

18 мая. Уже началось беспокойство об угле. Суточный расход его на трех крейсерах из-за разбитых дымовых труб увеличился чрезвычайно; явилась опасность, что "Олег" и "Жемчуг" и до Манилы не дойдут. Поэтому решено придержаться к северо-восточной оконечности острова Лусон; в случае нехватки угля можно зайти в одну из его бухт на северном берегу. Штурмана роются в лоциях, отыскивая подходящие бухты. Идем прежним 11-узловым ходом.

Этой ночью прошли пролив между островами Мио-Киу и Лиу-Киу, словом, идем совершенно тем же самым путем, что с эскадрой Рожественского. Думали ли мы, проходя здесь всего несколько дней тому назад, о том, что будем скоро этими же самыми местами возвращаться назад в таком жалком виде.

Сегодня хорошо: заштилело, не качает, В открытые полупортики, иллюминаторы врывается свежий, здоровый воздух. Мы снова в тропиках. Морозову, у которого я со дня на день ожидал воспаления брюшины, совсем лучше; сегодня, ведь, уже пятый день. Дай Бог, чтобы я ошибся в своем предсказании.

В кают-компании за столом все одни и те же бесцельные споры и дебаты по поводу того, прав или виноват был Рожественский, избрав кратчайший путь, правильно ли поступила "Аврора", следуя в кильватер своему адмиралу, или же ей следовало ослушаться, проявить какую-нибудь собственную инициативу, и с какого собственно момента следовало бы ей это сделать; одним словом, запоздалые споры о том, если бы да кабы.

Впрочем, все сходятся на том, что с поврежденным "Олегом" вместе прорваться бы не удалось, но что аврорцы сумели бы погибнуть не хуже других. "Иная нам досталась доля"... Дравшиеся в течение дня, как дай Бог всякому, удачно избегнувшие ночью по окончании боя стольких атак, мечтавшие лишь о том, чтобы в бою, как на всех авральных работах взять первый приз или пойти ко дну с гордо поднятыми флагами под звуки судового оркестра... вместо этого мы отступаем, отступаем за неимением своего в чужой порт, где, весьма возможно, нам грозит "нейтрализация"{*38}. Но разве кто-нибудь из нас боится, дрогнул перед лицом смерти? Разве мы охвачены паникой? Бежим стремглав, очертя голову, с одним только желанием спастись, спастись? Ничего подобного нет и в помине.

За эти дни я совсем отстал от кают-компанейской жизни, двигаюсь, как во сне, и живу только интересами этих несчастных Морозовых, Ледяевых и др. Адмирал занял командирское помещение, а его штаб - мою двойную светлую и просторную каюту. Вестовой наскоро свалил мои вещи в маленькую ординарную каютку, и я с трудом разбираюсь в своих записях, историях болезни, температурных листках - повернуться негде. Бедный попка заброшен, пищит целый день.

19 мая. Обогнув северо-западный мыс Лусона, легли [на курс] вдоль западных его берегов. У "Олега" всего-навсего 150 тонн! Не дойдет! Адмирал решил зайти в лежащий по пути до Манилы американский порт Суал, рассчитывая, на основании указаний лоций, найти там уголь, кое-какие запасы и госпиталь, в который можно было бы сдать наиболее тяжелых раненых. В пять часов пополудни встретили немецкий пароход, который поднял сигнал: "Встретил "Днепр" в широте 19°N и долготе 120°O". Поблагодарили его сигналом.

У Морозова началось воспаление брюшины. Он старообрядец и отказывается причаститься у нашего священника. В производстве ампутаций или вылущений у раненых не было никакой необходимости. Все случаи [лечения] открытых переломов (за исключением одного косого перелома бедра) удалось провести консервативным путем. Веселому дальномерщику Михайлову пришлось удалить часть кости.

Осколков, давивших на нервы, сосуды, вызывавших отеки, сильные боли, за время перехода мне удалось отыскать и удалить 78 штук. Первые дни это не представляло особых затруднений, но дней через пять, когда раны воспалились, каналы их припухли и закрылись, конечности стали сильно отечны; отыскивание осколков сделалось чрезвычайно затруднительным. Тогда я попросил старшего минного офицера лейтенанта Старка

установить мне на перевязочном пункте рентгеновский аппарат, имевшийся на судне. К хлороформированию больных, при такой массе раненых и за неимением младшего врача, я не прибегал. И без того ни одна минута не терялась нами даром. Ни один человек санитарного отряда не оставался без дела. Общая сумма повязок всем раненым составила внушительную цифру 202, а повязок, которые приходилось менять ежедневно, 100-120. Многие раненые перевязывались через день, а тяжелые и серьезные случаи ежедневно. Поэтому 15, 17 и следующие нечетные дни явились для медицинского персонала самыми тяжелыми. Быть может, частыми перевязками я и создавал себе и своим помощникам излишнюю работу, но у меня уже был кое-какой опыт первого плавания на броненосце "Сисой Великий" в этих самых водах. Мы ведь уже снова попали в тропический пояс, где приходилось считаться с неблагоприятным действием жары и сырости на процесс заживления ран. К тому же не надо забывать, что так называемый центральный перевязочный пункт ни малейшим образом не напоминал операционного зала. Это тем более было досадно, что внизу в следующей палубе (в корме) имелась специальная операционная, чистая, с прекрасным электрическим освещением, вполне оборудованная. Работать же в ней из-за жары было немыслимо. Последний раз в ней оперировали священника, раненного в Гулле.

Осторожность не помешала, и я не имел ни гангрены, ни рожи, ни флегмозного воспаления. Большая часть ран протекала без лихорадки. Зловоние в глубоких сильно загрязненных ранах прекратилось после того, как удалось, наконец, отыскать и удалить последние клочья одежды. Все время я употреблял только стерилизованный материал, сохранявшийся в специальных металлических, герметически закрывающихся цилиндрах. Перевязки, затягивавшиеся до позднего вечера, нередко до 11 часов, сильно утомили медицинский персонал, и старший фельдшер, всегда энергичный и расторопный, под конец стал с повязкой в руке заглядываться в одну точку. А между тем нам прибавилась еще новая работа рентгеноскопирование.

Сегодня состоялись похороны двоих, умерших этой ночью от ран, Морозова и Ляшенко.

В шесть часов вечера втянулись в прекрасно защищенную высокими горами бухту - Суал.{90} Спустили на воду наскоро починенный паровой катер, на котором должен был съехать на берег мичман М. Л. Бертенсон для отправки телеграмм и переговоров с местными властями; издырявленный осколками катер чуть не затонул, и Бертенсон отправился на вельботе, тоже достаточно дырявом. С "Олега" и "Жемчуга" прибыли к адмиралу

командиры Л. Ф. Добротворский и П. П. Левицкий; у обоих измученные, осунувшиеся лица. Наступила ночь. Надвинулись грозовые тучи, со всех сторон засверкали молнии, раскаты грома отдавались громким эхом в горах.

Наконец Бертенсон вернулся: ничего здесь нет, ни угля, ни телеграфа; местечко совсем заброшено американцами. Потеряв понапрасну столько драгоценного угля, стоя на одном месте под парами, мы, скрепя сердце, должны были покинуть уютную бухту и снова вытянулись в море, которое уже глухо шумело и волновалось от налетавших бурных порывов ветра. Внезапно налетевший ночью шквал скрыл "Олега" из наших глаз. Прояснило, а "Олега" нет как нет. Мы встревожились. После оказалось, что у него потекли холодильники, и вместо 11 узлов он мог дать только семь.

21 мая. Идея применить аппарат Рентгена оказалась весьма удачной и своевременной. Судовой беспроволочный телеграф помещался на крейсере "Аврора" под защитой брони в машинном отделении (перенесенный туда заблаговременно). Конечно, было немыслимо спускать туда на носилках раненых для исследования, поэтому все необходимые принадлежности пришлось поднять в центральный перевязочный пункт и установить неподалеку от операционного стола. Установка была делом нелегким и потребовала перенесения всей передающей станции системы Слаби-Арко. Зато успех превзошел ожидания и вполне вознаградил труды старшего минного офицера лейтенанта Старка.

Перед уходом из Николаевского морского госпиталя в Кронштадте были взяты две круксовые трубки, экран, штатив. Эти немногие принадлежности рентгеновского аппарата оказали нам услугу, поистине неоценимую. Я улыбался, вспоминая голоса скептиков, уверявших, что применение рентгена на военном судне невозможно. Хрупкие трубки, дескать, разобьются при первом же сотрясении от выстрелов, и что вообще для лазарета это излишняя "роскошь". Раненые исследовались в различных позициях, стоя, сидя или лежа на операционном столе, без снимания повязок и одежды. Большую услугу оказали мне йодоформенные тампоны, заведенные в раны: они не просвечивали, были видны темным пятном и давали возможность превосходно ориентироваться по поводу соотношения раны, осколков, направления канала. Результаты были блестящи. Открыто было масса осколков, переломы - там, где их вовсе не ожидали. Мне это страшно облегчило работу, а раненых избавило от лишних страданий - мучительного отыскивания осколков зондом.

Не имея ни фотографических пластинок, ни досуга, чтобы заниматься фотографированием и проявлением снимков, я, отыскав металлический или костный осколок, перелом, наскоро набрасывал схему от руки, прекращая на это время действие аппарата, потом снова пускал его в ход и проверял верность рисунка. Между прочим, этот опыт широкого применения аппарата Рентгена на военном корабле после боя явился первым. Исследовано было более 40 раненых. За все время я наблюдал только один случай обморока, и это было во время исследования Рентгеном. Дальномерщик Михайлов, самый веселый больной, тяжело раненный, имевший десять ран, открытый оскольчатый перелом костей левого предплечья, во время самых мучительных перевязок вечно шутивший над собой и смешивший до упаду других, вдруг не выдержал. Стальные нервы его, наконец, дрогнули под влиянием этой темноты, таинственности, странного мерцающего зеленого света и вида костей собственного скелета на экране. Вот уж никак не ожидал я этого от Михайлова. Где-то он теперь? Так ли шутит и балагурит по-прежнему, или бедному калеке теперь уже не до шуток?

* * *

Сегодня "Аврора" готовится хоронить своего командира, тело которого, вследствие наступления тропической жары, сохранить не удалось. В 11 часов высвистали всех наверх. Крейсер замедлил ход. После краткой литии тяжелый деревянный ящик-гроб был поднят на лебедке и с правой стороны шканцев опущен в воды Южно-Китайского моря в 15° северной широты и 119° 15' восточной долготы. Были отданы последние воинские почести - семь выстрелов. Покойный командир отдал морю 40 лет своей жизни, но это не превратило его в грубого морского волка, а оставило тем же корректным, изящным джентльменом в полном смысле этого слова, под наружным вежливым мягким обхождением которого скрывалась железная сила воли. Он всегда считался лихим командиром, и я его помню еще на парусном крейсере "Воин"{*39} в кадетском отряде, когда он всегда так лихо полным ходом вплотную резал корму адмиралу. Он очень любил природу, прекрасно знал естественные науки, море любил, как немногие, учил молодежь понимать его красоту и любовался закатом, как истый художник.

Командир вел подробный дневник, многие страницы которого мне были известны. С обычным юмором, насмешливо, но безобидно он талантливым пером описывал разные стороны нашего необычайного путешествия. Евгений Романович относился к числу тех лиц, которые совершенно не обольщались никакими иллюзиями насчет исхода нашего предприятия, и на войну шел

лишь для того, чтобы исполнить свой долг. В Корейском проливе после длинного пройденного пути всего каких-нибудь 600 миль отделяли его от Владивостока, где на одном из боевых крейсеров находился бравый молодой лейтенант, его сын, которого он так жаждал увидеть.{91} Но не суждено им было свидеться. Он умер славной, завидной для каждого моряка смертью и погребен в море, которое так любил. Аврорцы не забудут своего командира.

Собравшись в кают-компании, мы делились воспоминаниями о Евгении Романовиче, как вдруг сверху принесли известие, что по беспроволочному телеграфу переговариваются неизвестно чьи военные суда. Кто бы это мог быть? Скоро по палубам загремела боевая тревога. Я выскочил на верхний мостик. Мы в это время проходили траверз мыса Сан-Фернандо{92}, милях в семи от него. Впереди и мористее нас открылось пять дымов военных судов, следовавших в кильватерной колонне. Никто не сомневался в том, что это японцы. Зная по прежним примерам их манеру преследовать до нейтральных портов, мы были убеждены, что видим своих старых знакомцев - Дева или Уриу. Нас по дороге встречали иностранные суда, дали им знать. Мудреного нет ничего.

До Манилы оставалось еще 100 миль, часов 7-8 ходу. Угля на "Олеге" и на "Жемчуге" совсем не было. Шли единственно в расчете на тихую погоду и малый ход. Давать полный ход, маневрировать мы не могли. На правом борту у нас, как известно, было порядочно подбито орудий, выбыло много комендоров и орудийной прислуги. Тем не менее, по тревоге мы тотчас же приготовились вступить в бой. Выбывших заменили запасные номера, согласно новому боевому расписанию, заранее составленному. Много раненых вернулось в строй. Конечно, все раненые офицеры (за исключением мичмана Яковлева) стали на свои посты. Небольсину помогли взобраться на мостик его ординарцы. Я спустился на перевязочный пункт, приказал прекратить перевязки, очистить стол, убрать раненых и приготовить пункт по-боевому. На крейсере царили полная тишина и спокойствие. "Аврора" тем же ходом продолжала идти вперед на сближение с неприятелем, готовясь принять окончательный решающий бой. Неприятельские суда тоже, видимо, держали курс на нас, сближались. Орудия уже были наведены; каждую минуту ожидался сигнал "Открыть огонь"...

Вместо этого раздался отбой. Это оказалась американская эскадра из двух броненосцев и трех крейсеров: "Орегон", "Висконсин", "Цинциннати", "Рэлей" и "Огайо" - под флагом контр-адмирала Трэна. Пожалуй, нас это разочаровало. По воодушевленным, полным решимости лицам наших славных

аврорцев без слов можно было судить, что дешево жизнь свою они врагу не отдадут, что все в одинаковой степени горят желанием докончить счеты с врагом и отомстить за павших товарищей. Вместо боевых залпов нам пришлось обменяться салютом в 15 выстрелов, причем, за неимением холостых, мы стреляли в воду боевыми снарядами. Американская эскадра, разойдясь на контркурсе, легла на обратный курс и последовала за нашим отрядом.

* * *

Вот и знакомая Манильская бухта, Коррехидорские острова. Четыре года тому назад я входил сюда на эскадренном броненосце "Сисой Великий" под флагом контр-адмирала Григория Павловича Чухнина, входил с совсем иными ощущениями.

В 7 ч 45 мин, после 21-дневного пребывания в море, раздался сигнал, который показался нам самым лучшим, какой только может быть: "Всех наверх!" - "На якорь становиться!" - "Отдать якорь!". Трр... - загремел из клюза, сверкая искрами во все стороны, тяжелый якорный канат. Эскадра стала на якорь. Одновременно с нами рядом расположились и американские суда. У "Олега" угля осталось... 10 тонн! За время пути "Аврора" похоронила пятерых матросов, умерших от ран, "Олег" - двоих, "Жемчуг" - одного. Иллюминаторы, полупортики, люки широко раскрыты. С берега тянет пряными ароматами. Горит полное электричество. Чуть ли не в Либаве зажигали мы его последний раз, но теперь нам незачем и не от кого скрываться. Боже мой, да, ведь, мы живы... и как хороша жизнь! Что-то такое оттаивает на сердце, и слезы готовы подступить к глазам.

Глава LXXIII.

Манила

Тотчас же по постановке на якорь на берег был послан старший флаг-офицер лейтенант Ден, для отправления телеграмм Государю Императору и управляющему Морским министерством и для отыскания русского консула. На "Аврору" прибыл флаг-капитан начальника американской эскадры, которому и были сообщены причина и цель прихода отряда в Манилу.

Вернувшийся флаг-офицер доложил, что русского консула нет совсем, французский отсутствует, а лица, его заменявшего, никто указать не мог. Транспорт с нашим углем, ожидавшийся из Сайгона, до сих пор еще не прибыл. Привезенные сведения о печальной судьбе немногих уцелевших судов эскадры поразили нас, как громом, и повергли в глубокое уныние. Мы предполагали все, только не то, что случилось.

22 мая. На крейсере тихо. Слышны только стоны раненых.

Офицеры и команда заметно пали духом. Сегодня воскресный день. На внешнем рейде с утра до вечера большое оживление: снуют, описывают круги возле нас шлюпки, катера, яхты, пароходики с любопытствующей разнаряженной публикой, поминутно щелкающей затворами фотографических аппаратов. Вид наших крейсеров крайне печальный: борта, трубы ободраны, зияют огромные пробоины, краска обгорела, у "Авроры" передняя мачта сбита до половины, заклинившиеся орудия торчат хоботами в разные стороны; матросы, загоревшие, как негры, обносившиеся до последней степени во время плавания, выглядят жалкими оборванцами. На пароходиках мы разглядели рожи японцев. То-то, должно быть, радовалось их сердце. Среди них находился и японский консул, как мы узнали впоследствии.

Мы не пустили к себе на борт ни назойливых корреспондентов, ни фотографов. Адмирал отправился утром с визитом к начальнику американской эскадры контр-адмиралу Трэну, которому изложил положение судов отряда и спросил, можем ли мы надеяться на то, что нам будет дан известный срок для заделки пробоин, разрешение нагрузиться углем, принять необходимые запасы и выйти в море. Адмирал Трэн заявил, что для решения всех этих вопросов ему необходимо снестись с Вашингтоном, но что, насколько он понимает существующие постановления американского правительства относительно захода судов воюющих держав в американский порт, правительство должно дать срок для приведения судов в состояние, обеспечивающее им безопасное плавание, и разрешить принять необходимые запасы угля и прочих предметов в количестве, достаточном для того, чтобы дойти до первого русского порта. Тотчас же была назначена комиссия из американских инженер-механиков для определения сроков, необходимых для приведения каждого из наших судов в состояние, обеспечивающее безопасное плавание. Кроме того, адмирал Трэн любезно предложил свезти наших раненых в морской госпиталь в Кавите (военно-морская станция американского флота в 7 милях от Манилы). Аналогичные же предложения были получены адмиралом Энквистом и от военного начальства, и от городского муниципалитета. Последние два предложения были с благодарностью отклонены, так как уже было решено поместить тяжелораненых в морской госпиталь.

Вскоре на "Аврору" прибыл г-н Генри Жорж, заменявший французского консула на время его отсутствия. Состоялась назначенная адмиралом Трэном комиссия для осмотра повреждений. Судам пришлось снять временные заделки

пробоин, поставленные с таким трудом. Комиссия пришла к заключению, что для приведения судов в состояние, при котором им будет обеспечена безопасность плавания, необходимо дать разные сроки. Минимальными из них являлись для исправления "Олега" - 60 дней, "Авроры" - 30 и "Жемчуга" - семь дней.

В ожидании решения участи наших раненых работа на перевязочном пункте шла своим порядком. Я предложил по семафору услуги по рентгеноскопии своим товарищам, и врачи крейсеров "Олега", "Жемчуга" доктора Аннин, Викторов и Ден привезли мне своих раненых. Так как ожидалось, что "Аврора" примет уголь и тотчас же уйдет в море, быть может, на север кружным путем, то, на всякий случай, поставщикам был экстренно заказан запас перевязочного материала. Эту ночь заснуть не удалось: пришлось спешно доканчивать скорбные листы наиболее тяжело раненных, которых предполагалось сдать в американский морской госпиталь.

23 мая. Утром вызвали во фронт: приехал отдавать визит адмирал Трэн. Он очень интересовался подробностями боя и был чистосердечно удивлен, когда ему сказали, что стрельба в бою велась иногда на расстоянии до 5 миль. Он не хотел этому верить и заметил, что стрелять на таком расстоянии, конечно, можно, но попадать - вряд ли. После его отъезда наш адмирал отправился с визитом к генерал-губернатору Филиппинских островов г-ну Райту и командующему войсками генерал-майору Корбину. Инструкций из Вашингтона до сих пор получено не было. В коридоре, ведущем в кабинет генерал-губернатора, Энквист встретился с японским генеральным консулом, о чем узнал только впоследствии. Местные газеты не преминули ухватиться за этот случай и изобразили его в виде какой-то драматической сцены. Были посланы телеграммы Государю Императору с описанием боя, в Главный морской штаб со списком убитых и раненых. На "Олеге" по беспроволочному телеграфу сегодня получались шифрованные знаки. Коммерческие суда, пришедшие с моря, передали нам предостережение: близ входа в Манилу они видели японские крейсера. Нервы наши очень напряжены. Я решил не посылать телеграммы домой о том, что я жив - стоит ли? Сегодня жив, а завтра, Бог весть. Подождем, пока все выяснится. Транспорта с углем все еще нет.

24 мая. Угольные ямы совсем пусты. Разрешено принять американский уголь. Полный запас принять не можем, так как пробоины еще не заделаны и при полном запасе уйдут в воду.

Наконец получена официальная бумага от генерал-губернатора - ответ американского правительства, оказавшийся неблагоприятным для нас. Так как наши суда потерпели не от

морских случайностей, а от столкновения с японскими военными судами, то без нарушения нейтралитета им нельзя разрешить по исправлении повреждений выйти в море. Мы очутились в крайне затруднительном положении: нас перед тем обнадежили различными предположениями, заставили снять все временные заделки пробоин для осмотра комиссией. Теперь же снова приходилось заделывать их своими средствами, что потребовало бы не менее трех дней, и лишь только по окончании этой работы можно было приступить к погрузке полного запаса угля. Адмирал тотчас же подал протест: заделки пробоин были сняты по желанию американских властей, и это обстоятельство не дало возможности судам отряда принять уголь и быть готовыми к немедленному выходу в море.

Адмирал просил дать достаточный срок для приведения судов своими средствами хотя бы в такой вид, в котором они пришли в Манилу. Генерал-губернатор немедленно телеграфировал об этом в Вашингтон. Во время разговора флагофицера с генерал-губернатором, последний тоже упомянул о присутствии японских крейсеров в филиппинских водах. По-видимому, это ему было официально известно. В пять часов пополудни на двух пароходиках прибыли из Кавите американские морские врачи со своими санитарами и носилками. С "Авроры" было сдано 26 самых тяжелых раненых, в том числе два офицера: лейтенант князь Путятин и мичман Яковлев. Мой оборванный санитарный отряд не ударил в грязь лицом перед щеголеватыми янки и выносил и спускал раненых сам и на наших носилках, которые, как. я заметил с чувством некоторого удовлетворения, оказались гораздо практичнее американских. Раненые снимали фуражки, крестились, говорили: "Прощайте, братцы, не поминайте лихом!" Ох, и не хотелось же мне отдавать их в чужие руки после стольких трудов, после 11 дней возни с ними на крейсере! Лихорадящих было мало, раны имели прекрасный вид. И я привык к раненым, и они ко мне. Каждого из них я снабдил историей болезни, температурным листком, рентгеновским рисунком; пусть американцы не думают, что у нас как-нибудь. Послал телеграмму главному медицинскому инспектору флота. Скоро ли кончится наше томление!

25 мая. В 11 ч утра на "Аврору" прибыл генерал-губернатор с многочисленным штатом чиновников. По их смущенному виду мы угадали ответ. Президент Соединенных Штатов приказал, в случае нежелания разоружиться, ограничить пребывание отряда в Маниле 24-часовым сроком. Был экстренно созван совет командиров. Никаких инструкций из Петербурга еще не было. Работа на крейсерах кипела. Пробоины торопились заделывать

своими средствами. Транспорта с углем из Сайгона, который можно было бы взять с собою для окончания погрузки в море, еще не было. На предложение командирам о выходе в море командир "Олега" заявил, что вверенный ему крейсер положительно не способен к плаванию, с чем адмирал, зная его повреждения, должен был согласиться. Командиры "Авроры" и "Жемчуга" заявили, что плавание в данный момент, при таком состоянии своих судов, они считают хотя и очень опасным, но не невозможным, и что кроме безопасности является вопрос об угле, полный запас которого суда вряд ли успеют принять в такой короткий срок. Никакого ответа американским властям дано не было. Срок истекал на другой день в 12 ч дня. За это время могли прийти какие-нибудь инструкции из Петербурга. Спешно грузился уголь. Крейсера снова переживали томительные минуты. Все равно, куда идти, только скорее бы.

Местная пресса, скорее не расположенная к России, с напряженным вниманием следила за ходом переговоров и была на нашей стороне. В некоторых газетах появились даже выходки против президента, напоминавшие ему, что когда-нибудь и американские суда могут очутиться в таком же точно положении. Неизвестно, был ли это простой искренний призыв к справедливости, или досада на то, что на основании первоначальных заявлений властей, все газеты объявили, что отряду будет разрешено исправить повреждения, а затем выйти в море. Поздно вечером была получена телеграмма от Государя Императора следующего содержания: "Ввиду необходимости исправить повреждения, разрешаю вам дать обязательство американскому правительству не участвовать в военных действиях. Николай".

* * *

О бое мы каждый день узнавали все новые и новые печальные подробности. Из 36 моих товарищей, морских врачей, погибло 13 человек: двое из них на эскадренном броненосце "Сисой Великий" были отравлены ядовитыми газами японских снарядов, остальные пошли ко дну со своими броненосцами. Первое время неприятель считал "Олег" затонувшим ночью от повреждений, полученных в дневном бою, а "Аврору" взорванной минами во время ночных атак. Затем последовало следующее донесение Того: "Во время боя "Олег" и "Аврора" находились в сфере огня наших 3-й и 4-й эскадр, и на них начались пожары. Возможно, что эти суда спаслись, но, во всяком случае, они надолго потеряли свою боевую способность". Из этого же донесения мы узнали, почему к шести часам вечера крейсера оставили нас в покое. Флагманский корабль адмирала Уриу, крейсер "Нанива", получил пробоину в

корме у ватерлинии, и отряду Уриу пришлось временно оставить бой около 5 ч 10 мин, чтобы дать возможность флагманскому кораблю сделать необходимые исправления. Другой, тоже флагманский корабль, крейсер "Титосе", (под флагом адмирала Дева) получил более серьезное повреждение. Вода настолько быстро прибывала через подводную пробоину в угольной яме, что он покинул поле сражения и, сопровождаемый своим товарищем, другим крейсером, к шести часам вечера пришел в бухту Абуррайя (ему не надо было там "интернироваться" или "нейтрализоваться", как нашему отряду).{93}

26 мая. Адмирал заявил американским властям официальной бумагой, что на основании полученного разрешения от Государя Императора, он остается с вверенными ему судами в Маниле и намерен приступить к исправлению их повреждений. Начались переговоры с заводами. Убедившись, что нельзя превратить все судно в госпиталь и что надо же дать отдохнуть и измученным фельдшерам и санитарам, я списал еще 14 тяжелораненых (с "Авроры" было списано всего 40 [человек]). С "Олега" был откомандирован в морской госпиталь младший врач Ден. Наши раненые заполнили все хирургическое отделение, и часть их вынуждена была поместиться на веранде.

27 мая. В 11 ч утра состоялось разоружение крейсеров. Офицеры дали слово не выезжать из пределов Манилы без разрешения Президента Соединенных Штатов, что было равносильно запрету участвовать в военных действиях. Тяжело было это вынужденное обязательство. Дрожащей рукой мы подписывали его. Флаг и вымпел суда не спускали. Вслед за этим личный состав отряда был глубоко осчастливлен телеграммой Его Императорского Величества следующего содержания: "Контр-адмиралу Энквисту. Сердечно благодарю Вас, командиров, офицеров и команду крейсеров "Олега", "Авроры" и "Жемчуга" за их беззаветную честную службу в тяжелом бою. Да утешит вас всех сознание свято исполненного долга. Николай".

Милостивые слова нашего монарха подняли совсем упавший после подписания отречения дух отряда и послужили нам нравственной поддержкой на дальнейшие труды. Желая выразить чувства глубокой благодарности и любви к царю, охватившие весь личный состав отряда по получении этой телеграммы, адмирал Энквист отправил Его Императорскому Величеству следующую телеграмму: "Милостивые слова Вашего Императорского Величества радостно отозвались в сердцах всех чинов отряда и помогут нам перенести тяжелую долю, нас постигшую. Контр-адмирал Энквист".

* * *

Из Цусимской ловушки удалось прорваться к северу только небольшим и быстроходным судам: "Алмазу", "Изумруду" и двум миноносцам.{94} Отдельные попытки судов "Олег", "Аврора", "Жемчуг", "Светлана", "Мономах", "Донской", "Сисой Великий" и "Нахимов" потерпели неудачу. Первые три, а также два транспорта ("Анадырь" и "Корея") и один миноносец{95} все-таки прорвались на юг, остальные были потоплены.

Но и "Изумруду" не суждено было увидеть Владивосток: он разбился и был взорван в бухте Св. Владимира.{96} "Алмаз", которого ожидало еще одно препятствие - мины, набросанные неприятелем перед самым Владивостоком, на которых только что взорвался "Громобой", - счастливо миновал их. Вот все, что осталось от 2-й Тихоокеанской эскадры. Из донесений Того мы узнали, что "отряд, выделенный флотом, разыскивал неприятеля далеко к югу, но ни один корабль не был найден". Странная судьба нашей "Авроры"! Ей точно не суждено дойти до Владивостока. Впервые она пыталась попасть туда в отряде контр-адмирала Виренiуса, вместе с "Ослябей" и "Донским", но, захваченная в дороге объявлением войны, принуждена была вернуться из Красного моря в Россию и в Суэцком канале стояла бок о бок с "Ниссином" и "Касугой", спешно отправлявшимися в Японию. Назначение последних было известно всем и каждому, но захватить их было нельзя: на них, ведь, развевался "нейтральный" флаг "Владычицы морей".{97} Английские кэптены впоследствии прямо заявляли, что на нашем месте они бы ни за что не упустили такой прекрасный случай: "нечаянно" таранили бы эти суда, а там пусть разбирают.{98}

Второй раз "Аврора" была немногим счастливее: расстрелянная и едва не потопленная своими же судами в Гулле, она дошла гораздо дальше, до самой Цусимы, где снова повстречалась с теми же "Ниссином" и "Касугой", которые плохо отплатили ей за ее любезность в Порт-Саиде. Из всех боевых судов, обогнувших с адмиралом Рожественским мыс Доброй Надежды, "Аврора" единственное уцелевшее судно.

Американские газеты перепечатывали всевозможные сообщения о бое из японских источников. Мы узнали, что один японский разведочный крейсер следил за эскадрой еще с Камранга и все время следовал вблизи нее. Когда эскадра ночью повернула к Шанхаю, разведчик потерял, было, ее, пошел к Цусимскому проливу и, не найдя ее здесь, телеграфировал Того, что эскадра, вероятно, пошла кругом Японии. Того приказал ему не оставлять своего места еще одну ночь, а затем на другое утро идти кругом Японии. На наше несчастье как раз в эту ночь японский разведчик нас нашел - мы уже возвращались из-под

Шанхая. Открыл же он нас, благодаря непростительной ошибке: в то время, как все военные суда имели приказание идти без огней, госпитальные суда эскадры "Орел" и "Кострома" несли полные огни, освещенный спардек и напоминали плавучие дворцы. По ним японский разведчик открыл эскадру и донес Того, который уже собирался двинуться на север. Следовательно, мы могли бы свободно пройти Цусимский пролив и, если бы даже и встретились с Того в Японском море, то, без сомнения, дрались бы в условиях, гораздо более для нас выгодных.

Я увиделся, наконец, со своими товарищами: докторами В. П. Анниным, А. И. Викторовым и О. О. Деном. Все они поработали на славу во время боя. Доктор Аннин, в начале боя забравшийся, было, в специально устроенный на "Олеге" боевой перевязочный пункт (прекрасно оборудованный по плану доктора Р. И. Гловецкого, защищенный с бортов углем, но помещенный глубоко внизу, точно в колодце, с пренеудобным спуском - элеватором), едва не был затоплен там со своим материалом и должен был перебраться в один из казематов верхней палубы. Наконец, я уразумел, почему это судьба так распорядилась мной и вопреки моим желаниям назначила на "Аврору". Здесь я, как хирург, оказался нужнее. На "Изумруде" было только семь легко раненных. Но "Изумруд" лихо прорвался, а меня судьба сделала в награду беглецом с поля сражения, как нас стали называть после разъяснений морского критика г-на Кладо, пользовавшегося в то время широкой популярностью в обществе. Впрочем, почем знать! Быть может, на "Изумруде", не имея раненых, я полез бы из любознательности со своим дневником куда-нибудь в такое место, где меня стукнуло бы головой о железную палубу покрепче, чем на "Авроре". Этим и утешимся.

Судовые врачи отряда часто навещали раненых, помещенных в морском госпитале в Кавите, присутствовали при операциях. После каторжной судовой обстановки наши матросы очутились словно в раю: мягкие кровати, белоснежное белье, чудный уход. Жители города, дамы, монахи местных католических монастырей засыпали их лакомствами, фруктами, сигарами. Вот только американский стол, вкусный и разнообразный, для наших митюх, привыкших наедаться до отвалу, показался голодным; американцы сначала не хотели верить, а потом после наших объяснений ввели специальную усиленную порцию для этих "ужасных русских обжор". И еще одно горе было: "чарки" здесь ни под каким видом не полагалось. А привычка к ней была хорошая. В этом отношении американцы оказались неумолимыми.

Осколки снарядов из ран вынимались по моим рисункам. Конечно, на судне все их удалить я не успел. Нужно же было так

случиться, чтобы прекрасно оборудованный рентгеновский кабинет морского госпиталя принужден был бездействовать из-за какой-то поломки, которую так и не удалось исправить за все время пребывания наших раненых в Кавите. Самолюбие американцев было, видимо, этим сильно задето. Среди раненых еще несколько человек умерло в госпитале от ран (с "Авроры" комендор Цитко, которому не помогла высоко сделанная ампутация бедра). Между прочим, оказалось, что несколько разрывов барабанных перепонок я проглядел. Но это не мудрено было при такой массовой работе; да и на уши никто не жаловался после боя - все одинаково оглохли и считали это в порядке вещей. Лишь полтора месяца спустя после боя в Манилу пришло госпитальное судно "Кострома", врачи которого увидали первых раненых цусимцев в аврорском лазарете. Госпитальные суда "Орел" и "Кострома", прекрасно оборудованные, не сыграли той роли, которая для них предназначалась, а напротив, сыграли даже печальную роль, если именно по ним нас открыл Того, что более чем вероятно. А сколько народу они могли бы спасти во время боя! И зачем это они в самом начале боя удалились так далеко, что были отрезаны и захвачены "Садо-Мару", который и увел их? Со стороны неприятеля это был некрасивый поступок. В оправдание свое японцы приводили то, что госпитальное судно "Орел" заходило в Капштадт{*40}, Сайгон, принимало почту для эскадры, имело беспроволочный телеграф и таким образом вышло из своей роли чисто госпитального судна; к "Костроме" же была сделана придирка за ее будто бы неправильную окраску вопреки правилам конвенции Красного Креста. Все это мелочные, недостойные придирки. В следующий раз госпитальным судам необходимо постараться как-нибудь избегнуть неприятной возможности быть захваченными в плен и не исполнить своего назначения; необходимо придумать для них какие-нибудь дополнительные постановления и выполнять их уже строго, без нарушений. Возможно ли это? Ведь для желающего придраться всегда найдется новый и новый повод. А после разбирай, кто прав. Победителя не судят. "Кострому", впрочем, японцы, устыдившиеся общественного мнения, отпустили. Кстати, она представляла и менее ценный приз, чем "Орел".{99} Мы доставили на "Кострому" из госпиталя часть раненых, уже поправлявшихся, и она повезла их на родину далеким кружным путем. Вспоминая госпитальные суда, которые во время боя прекрасно могли бы подбирать гибнувших, мне вспомнился рассказ о гибели "Ушакова". Очень хотелось бы, чтобы это был только анекдот. Вместо спасательных поясов на русских судах имеются койки-матрасы, набитые пробкой. К ним пришиваются

тесемки, которые должны укрепить койку вокруг груди. И вот, когда бедный геройский "Ушаков" пошел ко дну, и неприятельские суда приблизились, они увидали ушаковцев, барахтавшихся в воде и плававших большей частью вверх ногами, благодаря своим спасательным поясам, очутившимся у них не на груди, а на животе. Пораженные подобным зрелищем, японские офицеры на "Микасе", будто бы, кинулись к фотографическим аппаратам, а Того закричал: "Что вы делаете? Тут люди гибнут! Спасать людей!" Быть может, это лишь анекдот, но, во всяком случае, анекдот не невозможный.{100} На "Изумруде", помню я, пришлось изобретать наилучший способ прикрепления тесемок и затем перешивать их. Попав с "Изумруда" на "Аврору", я тотчас же вспомнил о койках, и здесь также тесемки пришлось перешить. Надеюсь, на будущее время мы избегнем печальной возможности "спасаться" подобным образом.

* * *

Жестоко ошибется тот, кто подумает, что в Маниле мы отдыхали и веселились. Город действительно встретил нас чрезвычайно гостеприимно, клуб и частные лица засыпали приглашениями, но мы от всего отказывались и ограничились лишь официальными визитами.

Прошло более пяти месяцев нашей стоянки в Маниле. Уже и мир был заключен, и приказание вернуться на родину получено, а починки все еще не пришли к концу, несмотря на энергичную деятельность американских и наших инженеров. С утра до шести часов вечера не смолкал на судне адский грохот, теперь особенно неприятно действовавший на наши измученные, вконец раздерганные нервы. Под оглушительный стук молотов писались обстоятельные боевые отчеты. Каждый следил за работами по своей части.

На долю врачей, как водится, после боя выпало еще больше дела. Восемь месяцев жизни на консервах без съезда на берег не могли пройти для команды бесследно. Открылась цинга. Конечно, против нее тотчас же были приняты надлежащие меры: давалось только свежее мясо, зелень сверх положенного, лимоны. От судовой солонины теперь не только отказались, но, согласно постановлению специально созванной комиссии, всю оставшуюся солонину вывезли далеко в море и выбросили. В общем, из 1207 пудов солонины, принятой в Кронштадте, на "Олеге" было выброшено за полной негодностью 788 пудов, на "Авроре" из 1684 пудов - 1360. Это наводит на грустные размышления. Команда, соскучившаяся по свежей зелени и фруктам, жадно накинулась на них и поглощала в большом количестве в сыром виде. Ели и на судне, и на берегу, умудрялись доставать тайком. Трудно было за

всем доглядеть, а наставления не помогали. Начались гастрические заболевания, местная дизентерия. Умудрился и я захватить ее - надолго. Месяца через полтора-два после нашего прихода в городе вспыхнула холера. На "Олеге" от нее умерло двое: прапорщик Соколов и один матрос. Пришлось запретить спуск на берег, продажу фруктов, овощей, даже доступ рабочим-китайцам одно время. Довольно долгое время мы жили в карантине под этой неприятной угрозой. На берегу заболевало по 60 человек в день, и первое время была масса случаев, протекавших быстро и со смертельным исходом. Но наши потери ограничились лишь двумя жертвами, а результатом принятых мер явилось почти полное исчезновение желудочно-кишечных заболеваний. Тщетно я ждал на помощь себе приезда младшего врача. Да, строго говоря, он у меня и был, назначенный на "Аврору" одновременно со мной, но с оставлением в распоряжении флагманского врача на госпитальном "Орле". Вероятно, благодаря этому приказу мне так и не удалось получить младшего врача из России. Захваченный в плен госпитальный "Орел" был тотчас же расформирован, и его врачи, так же как и врачи боевых судов, несколько дней спустя после боя уже возвращались к себе домой на частных пароходах вольными гражданами.

В середине лета нашему отряду пришлось выдержать жестокий тайфун. Много судов погибло в этот день, много их было выброшено на берег; человеческие жертвы были не только на море, но и в самом городе, где рушились постройки, сносились крыши, выворачивались с корнем деревья, телеграфные столбы. От порчи электрического освещения город прогрузился во мрак. В Кавите затонуло несколько военных судов, а неподалеку в море погибла небольшая канонерка со всем своим экипажем. Нас чуть было не сорвало с якорей. Стоя на месте против ветра, мы все время давали ход машинами. На таран "Олега" навалила джонка и пошла ко дну. Лучше всех выдерживал тайфун узкий, длинный "Жемчуг". Остров Лусон известен как центр зарождения тайфунов.

Два раза в неделю на "Авроре" собирались офицеры с трех крейсеров и в присутствии адмирала и командиров обсуждали различные боевые вопросы. На этих заседаниях каждый молодой офицер мог смело и совершенно свободно высказывать свое мнение и оспаривать чужое. Прениями руководил председатель командир "Жемчуга", капитан 2 ранга Левицкий. Относительно прошлого нашей эскадры разногласий не было. Большинство причин, вызвавших поражение, было давно, еще задолго до боя, известно всем и каждому. С остальными же нашими русскими "авось да небось" мы познакомились надлежащим образом лишь в

Цусимском проливе. Мы были разбиты превосходством одного артиллерийского огня противника и по качеству, и по количеству. Это и есть главная причина поражения; все остальные бледнеют перед нею. Командующему эскадрой адмиралу З. П. Рожественскому многое ставят в вину: выбор пути, недостаточность совещаний, игнорирование командиров, плохую разведку, пожары на наших судах, перегрузку их, присутствие транспортов, печальную роль миноносцев и т.п. Я глубоко уверен, что в том положении, в котором находился адмирал Рожественский, другой на его месте наделал бы ошибок еще больших, гораздо худших. Нужно знать и вспомнить все перипетии нашего похода. И только благодаря железной непреклонной воле и энергии человека, стоявшего во главе, возможно было, чтобы "армада" эта, составленная из самых разнородных судов и команд, плохо снаряженных, мало плававших, совсем необученных, наконец, не веривших в успех дела, могла обогнуть половину земного шара. Адмирал сделал все, что было в его силах, а ошибки, если таковые были, искупил своею кровью.{101} Насколько я заметил, с особенным энтузиазмом и уважением относилась к своему адмиралу молодежь.

Глава LXXIV.

Угольные погрузки на эскадре адмирала З. П. Рожественского

За неимением по дороге угольных станций, принадлежавших России, вопрос о погрузке угля для 2-й Тихоокеанской эскадры являлся прямо роковым. В силу исключительных особенностей нашего плавания, без захода в порты, этот вопрос представил так много оригинального и интересного, что пусть не посетует на меня читатель, если я отведу ему отдельную главу, которая уцелевшим участникам похода будет, вероятно, самая близкая сердцу.

Первоначально предполагалось грузить уголь по способу американца Спенсер-Миллера. При этом способе военное судно буксирует угольщика; требуется масса арматуры, электрические лебедки, которые должны давать сотни оборотов в минуту и передвигать по кабелю над водой мешки угля с громадной быстротой. Этот способ, кажется, никем еще не испытанный, усиленно рекламировался американцами. При формировании эскадры было приобретено приборов Спенсер-Миллера почти на 1,5 миллиона рублей. В Кронштадте на судах эскадры адмирала Рожественского производились опыты, суда грузились в море. Хотя, в конце концов, и выяснилась полная непригодность этого способа погрузки, тем не менее громоздкие приспособления Спенсер-Миллера были взяты в поход и занимали на палубах

судов немало места, не принеся ни разу пользы.

Второй способ был возможен лишь при очень благоприятных условиях, когда два судна могли швартоваться борт о борт в открытом океане. Для этого надо было иметь особо хорошие кранцы и непременное условие - хорошую погоду, штиль. Как ни чудовищной кажется подобная операция в море, она все же была применена удачно на эскадре адмирала Небогатова раза 2-3; но Небогатов шел пассатами и имел суда, меньшие по величине, с прямой гладкой палубой, куда была возможность сбрасывать уголь (не то что "Суворов", "Александр III" и др.). На эскадре же адмирала Рожественского этот способ в море применить не могли, так как хорошей погоды не видали, и суда были несравненно большего водоизмещения. Будущность этот способ вряд ли имеет.

Третий способ, совершенно новый, впервые испытан русскими. Он заключался в том, что с угольного транспорта или судна спускали на воду деревянные или железные (с воздушными ящиками) барказы и сгружали в них в мешках уголь от 8 до 11 т, в зависимости от погоды. Барказы буксировались паровыми катерами к броненосцам, крейсерам, и мешки тем же путем, каким были погружены (то есть посредством стрел), выгружались на суда. На первый взгляд, этот способ кажется не морским, не серьезным, на самом же деле он явился единственным, которым пользовались на эскадре, и если бы эскадра адмирала Рожественского пошла кругом Японии открытым океаном, то, конечно, никакого иного способа кроме этого придумать было нельзя. Что касается влияния погоды, то, как ни велика волна мертвой зыби, она погрузке угля не вредила (за исключением ударов барказа о борт или в тех редких случаях, когда барказ попадал под пятку шеста минного заграждения качающегося судна). Но волна и ветер для этой погрузки были очень неблагоприятны; ветер относил далеко погрузчика от приемщика угля, вода захлестывала барказы, барказы посылались с половинным грузом, и вся работа сводилась к толчению воды, потере сил и безнадежным результатам.

Первая глава истории угольных погрузок началась с погрузки угля в Малом Бельте. Картина для всех офицеров была выходящая из ряду [вон] . Глухая ночь, свежий осенний ветер, течение 2-3 узла; с адмиральского корабля то сигналом, то через офицера получалось приказание принять к борту иностранца-угольщика. Трудно теперь себе представить, как эти суда швартовались и как отходили от борта, но, в общем, эта первая глава прошла без единой аварии, и погрузка дала для всех неожиданно весьма удовлетворительные результаты: некоторые суда погрузили в

среднем в час 40-50 т.

После стоянки у мыса Скаген отряды судов разделились. Следующая погрузка угля была в Танжере. Рейд здесь совершенно не защищен, открыт для северных ветров. С моря шла мертвая зыбь, и приставать борт о борт пароходы не могли. Между прочим, адмирал Рожественский телеграммами из Виго торопил адмирала Фелькерзама кончать погрузку угля в самый краткий срок. Когда пришлось прибегнуть к погрузке угля барказами, то дело стало за малым: все барказы были на наших отсутствовавших "добровольцах", а угольщики были все иностранцы. Предполагалось отправить одного из ревизоров в Гибралтар, чтобы зафрахтовать там паровые баржи (их обещали доставить в тот же день), но справки показали, что "Владычица морей" относится недоброжелательно к каким-либо русским работам в сфере ее влияния, и что барж этих нам не видать. Ведь, в воздухе только что навис неразрешенный Гулльский инцидент. Офицеры (молодежь) и тут нашлись: поразыскивали, понанимали на берегу арабские плашкоуты, и вот наш грозный военный флот был окружен туземными соломенными покрышками разной величины: баржами, лихтерами и т.п. Арабы отнеслись к выгодному заработку сначала страшно охотно, но когда их баржи начали набивать углем и таскать по рейду вдоль и поперек, днем и ночью, буксиры лопались, баржи в темноте терялись, то арабы взвыли и запросились на берег. Получив от наших офицеров в ответ на эту просьбу категорический отказ, они с горя предались сну в носовых шалашах в позах, полных отчаяния, и распоряжаться баржами предоставили нашей молодежи.

Каким образом, с какими усилиями производилась эта работа, может показать следующий эпизод, моряку он особенно будет понятен. Когда паровой катер крейсера "Аврора" намотал себе на винт буксир, что приостановило работу, то, не теряя минуты, принялись поднимать его. Была глухая, темная, дождливая ночь. Свистел ветер. В темноте были разнесены гини - нелегкая вещь - и десять минут спустя катер уже отделился от воды и повис, а неутомимый младший инженер-механик Шмоллинг, пристав на какой-то маленькой шлюпке, быстро очистил винт и две минуты спустя уже кричал:

- Травите! Все готово!

Несмотря на подобное промедление, количество погруженного в этот час угля было не меньше обыкновенного. Следующая погрузка была в Дакаре 30 октября; в сущности говоря, это была первая планомерная работа; начата она была рано поутру и прошла с громадным энтузиазмом и успехом. Эскадра стала довольно отдаленно на рейде, и сейчас же к

каждому из судов подошли угольные транспорты. Последовавшее затем распоряжение адмирала принять полуторный запас угля поставило всех в большое затруднение, так как 50% излишнего угля никто никогда не принимал. Это распоряжение было вызвано, вероятно, тем обстоятельством, что на рейде нас уже давно ожидали угольщики с 40 000 тонн запаса угля, но избавить их от этого груза эскадра могла лишь в четвертой доле того, что было ошибочно и излишне привезено сюда. Каждому угольщику платили по 500 р. в сутки, а потому этот расход, наверное, был громаден, принимая во внимание большое число пароходов и очень продолжительное время, проведенное ими в ожидании эскадры. Все угольщики были немцами и только один англичанин; счет платы им шел с сентября месяца. Началась отчаянная погрузка на всех судах при соревновании между ними из-за впервые обещанной приказом адмирала Рожественского премии за наискорейшую погрузку.

Рекорд побил крейсер "Аврора", грузивший по 70,8 тонн в час в среднем. Команда его удостоилась крупной денежной премии (около 720 рублей на 560 человек команды). "Аврора" грузилась 12 часов, приняв 850 тонн. Погода была сухая, а потому пыли много: все без исключения почернело моментально. Не жалели ни человеческих сил, ни машин, которыми грузили, передавая уголь с германского парохода "Орион". Кругом стоял грохот, шум от быстрого передвижения мешков, подвешенных на колесных тележках артиллерийской подачи, раздавались сиплые голоса людей; томили жара и жажда. Впечатление от этого трудящегося муравейника, покрытого грязью и потом, было самое ужасное. В результате - быстрая погрузка, двое очень серьезно зашибленных людей и горы угля, которые только через 1,5 суток могли быть кое-как прибраны. Завалены были кочегарки, некоторые входы, два носовых жилых помещения; в остальных помещениях образовалась адская температура, вследствие закупорки пылью всех входных отверстий для притока свежего воздуха в корабль. Была испорчена масса имущества, и с броненосца "Орел" был отвезен на госпитальное судно "Орел" почти в безнадежном состоянии один матрос, придавленный во время обвала угля. Приезжали французские власти, официально заявив, что они не позволят эскадре запасаться углем в таком большом количестве. Это, понятно, исполнено не было. Впервые поставленное на почву состязания и наград дело погрузки угля полюбилось, пришлось по душе нашей команде, задело за живое даже нашу неспортивную славянскую натуру.

Следующая погрузка была в Либервиле у Нигера 14 ноября. Характерным эпизодом здесь было то, что адмирал

Рожественский, еще подходя к этому порту, объявил, как всегда, в категорическом тоне, что суда должны принять двойной запас угля. Для крейсера "Аврора" это вместо обычных 900 составляло 1800 т. С имевшимися в то время в ямах 620 тоннами оставалось допринять еще 1300. Эта совершенно неожиданная большая погрузка привела всех в уныние. Не допуская мысли о возможности выполнить приказание буквально, командир "Авроры" Е. Р. Егорьев попробовал, было, заикнуться о том, что, ведь, тогда придется завалить углем все жилые помещения крейсера. На это ему было сказано, что пусть он заваливает, что хочет, но 1800 т должно быть на палубе, и никаких разговоров больше по сему поводу не допускается. Что произошло дальше - описать трудно.

Работа была исполнена офицерами и командой молодецки: в 18 ч 15 мин было принято 1300 т, но зато на что стало похоже судно! Кают-компания переселилась в командирскую столовую. Прежнее помещение офицерской кают-компании почти сплошь завалили углем. Офицерский буфет был выломан и превращен в угольную яму. Кормовая машина была наглухо закрыта броневыми люками, а сверху погребена под слоем угля в 8 футов вышины. Сыпали уголь всюду, куда только было возможно. Когда все это было заполнено, начали валить уголь прямо на палубы, целые горы угля, не разрешив еще задачу, куда девать его впоследствии. Высказывались совершенно основательные опасения за неустойчивость судна при перегрузке верхней палубы около 400 т. Когда приказание адмирала было исполнено, то на верхней палубе высился уголь в рост человека; были оставлены лишь самые узкие проходы. После погрузки, окончившейся лишь в два часа ночи, люди, истомленные до последней крайности, впали в беспробудный сон, свалившись тут же, на угле, где кто работал. Но главное испытание этой ночи было еще впереди. Едва только угольщики успели благополучно отвалить от борта, как над эскадрой разразилась настоящая буря с тропическим ливнем. Все ближе и ближе подходили к нашей якорной стоянке молния и гром; наконец разразился такой удар и так близко, что все перепугались. На заваленной углем верхней палубе творилось нечто невообразимое: шпигаты, сточные трубы были забиты углем; вода, не успевая вытекать за борт, быстро поднималась, образовывая всюду черное месиво и море, того и гляди, угрожало залить судно через люки. Трудно было справиться с этой нежданной напастью: не хватало сил, не было умения. Только что сомкнувшая глаза команда была разбужена страшными раскатами грома и потоками ливня. Как полчище распутанных тараканов, они голые, грязные сновали всюду по палубе,

спотыкаясь, толкаясь, нигде не находя себе пристанища. В силу ужасной необходимости шли в батарейную палубу, где при температуре около 40° дышать было нечем. А дождь так лил и лил, пока не перестал, и восходящее солнце застало крейсер, надо признаться, в весьма беспомощном состоянии. Все от мала до велика вооружились лопатами и, загребая, расчищая уголь, точно сугробы снега в метель, работая, не покладая рук, через три часа привели крейсер в довольно приличный вид: восстановили проходы, открыли и очистили шпигаты, уложили уголь в мешки и образовали из последних вокруг орудий брустверы.

После гигантской работы с углем на другой день утомленных людей потребовали на новую угольную погрузку госпитального судна "Орел" и буксира "Роланд". Работа эта снова продолжалась двое суток, а на крейсере за неимением свободных рук приборка наваленного угля шла страшно медленно.

По прибытии в Грейт-Фиш-Бей 23 ноября сигналом адмирала было сообщено, что в этой бухте грузиться будут пять броненосцев, к которым подойдут пять угольщиков, ожидавших нас там, а с их другого борта будут принимать уголь наши транспорты. Для последней цели были назначены люди с крейсеров, и это, в связи с тем, что у "Авроры" имелся еще полуторный запас угля, укрепило нас в надежде, что хотя бы на этот раз аврорцам удастся избегнуть угольной напасти.

Палуба в проходах почти что очистилась от угольных залежей, явился радостный простор, начали мыть борта, устанавливать на места снятые приборы стрельбы, подкрашивать избитую от угля окраску; успели выкрасить даже правый наружный борт. Все радовались, что хотя бы на несколько дней удастся вылезти из невероятной грязи. Не тут-то было. В девять часов вечера аврорцы были разочарованы приказанием допринять 300 т угля ночью, после того как угольщики освободятся от броненосцев. Около трех часов ночи подошел знакомый германец "Азия", с которого началась очень быстрая перегрузка 320 т, которую кончили к восьми часам утра. Работа по мытью и окраске, конечно, вся пошла прахом.

Погрузка угля в Ангра-Пекене 29 ноября дала себя знать в другом отношении. Отличительной чертой этого порта было то, что здесь постоянно дует очень свежий местный ветер силой до 8 баллов. Лоцмана говорили, что раз в пять дней ветер затихает, а затем снова задувает с той же силой. Погрузка угля здесь, в противоположность предыдущей, была самая печальная. Волной и ветром от борта крейсера "Аврора" оторвало угольщика, несмотря на то, что он стоял на стальных перлинях. Работа должна была прекратиться. К счастью, "Авроре" пришлось принять всего 100 т,

но зато наша команда грузила углем "Метеор", "Камчатку" и "Роланд".

На "Суворове" при попытке грузиться борт о борт было сломано орудие. Еще того хуже было на броненосце "Ослябя": там угольщик продавил в одной из офицерских кают борт насквозь, образовав пробоину в рост человека. Это повреждение было необходимо исправить в двое суток и основательнейшим образом: впереди предстоял переход вокруг мыса Доброй Надежды. И действительно, этот переход дал себя знать: у мыса Доброй Надежды эскадра адмирала Рожественского 6, 7 и 8 декабря выдержала небывалый шторм. Волна здесь знаменита своей высотой и длиной. Во время шторма суда совершенно скрывались друг от друга. Наш хворый транспорт "Малайя" с поломкой в машине беспомощно стал поперек волны и скрылся из виду через каких-нибудь 5-7 минут. Думали, что он погиб. Во время этого урагана "Суворов" потерял гребной катер, "Аврора" - вельбот. Так как немало волн вкатывало на верхнюю палубу, проникая всюду, где только было возможно, внутрь крейсера, то пришлось тщательнейшим образом задраить все люки и отверстия. Внизу, в этой ужасной духоте, при страшной качке необходимо было перегружать уголь из разных случайных помещений в опоражнивавшиеся постепенно угольные ямы.

На Мадагаскаре погрузки угля имели рейдовый характер и, если бы не экваториальная жара, их можно было бы считать веселым спортом; все решительно, не исключая и медицинского персонала, на долю которого перепадало много случаев травматических повреждений, сопровождающих обычно эту работу, втянулись в аврально-боевые угольные погрузки, как в свое обычное рутинное дело. Но нас зарезала не наша погрузка угля, а перегрузка с больших транспортов на малые и с малых - на пароходы Добровольного флота. Для этих работ делался наряд; каждый раз все на разные суда, в разную обстановку. При отсутствии здесь соревнования работа являлась очень утомляющей. С выходом из Мадагаскара началась другая эра угольных погрузок. На 4000-мильном переходе суда грузились в открытом океане восемь раз. Эти погрузки превзошли всякие ожидания: уже на второй океанской погрузке суда поднимали 130-140 т за время работы с восьми часов утра до трех часов дня. По окончании погрузки в три часа дня, как только взвивался адмиральский сигнал: "Поднять все гребные суда", вся работа, бывшая перед тем в полном своем разгаре, сразу обрывалась, и производился маневр быстрого подъема барказов и паровых катеров на свои суда. За эти погрузки был только один случай, когда паровой катер "Сисоя Великого" попал под пятку шеста от

сетей минного заграждения, наполнился водой и пошел ко дну. Бывали еще такие курьезные случаи, когда железный бот распарывался, сдавал по шву и заполнялся водой поверх находившихся в нем 10 т угля, но, благодаря воздушным ящикам, не шел стремительно ко дну, а был не прочь еще поплавать, если бы его из предосторожности не поднимали тотчас же наверх. В том и другом роде продолжались погрузки и у берегов Индокитая. За погрузку угля в Камранге, когда было принято за четыре часа без 5 минут 400 т угля, последовал памятный аврорцам лаконичный сигнал нашего грозного адмирала: ""Аврора" - молодец!" Самая лихая погрузка была сделана личным составом крейсера "Аврора" под самым носом неприятеля за двое суток до Цусимского боя. В этот день "Аврора" побила рекорд, приняв барказами 270 т угля. Кем же держалась вся эта работа, составившая гордость личного состава 2-й Тихоокеанской эскадры, благодаря которой русский флот двигался по свету, не одолжившись ни на одну полушку ни у какого иностранного благоустроенного порта со всеми его приспособлениями, где можно было бы произвести погрузку угля и скоро, и безопасно, без аварий для судов и людей. Вся эта работа наладилась и развилась благодаря общему энтузиазму, которому способны поддаваться, прежде всего, конечно, молодые офицеры - судовая молодежь. Стоило собраться трем офицерам, как разговор их тотчас же переходил на тему о спортивном складе нашего плавания: как бы принять хорошего угля да с хорошего транспорта (с большими стрелами и лебедками, что поднимают не одну, а две тонны)? Как ускорить быстроту погрузки, поднимать так, чтобы стрела дрожала как тростник? Нельзя ли переменить ход на электрических лебедках к стрелам так, чтобы подъемы мешков были не минутные, а полуминутные? Что легче: подавать ли уголь мешками или грузить его большими матами (пластырями), насыпая кучу угля весом в две тонны и поднимая всю эту массу угля за четыре угла мата? Лучше ли носить уголь мешками на спине или везти по рельсам, подобно тому, как подают беседки со снарядами, или на тележках, или просто тащить волоком по палубе? Что делать с вечной нехваткой мешков, ибо таковые скоро изнашиваются, рвутся, а восемь человек парусников, работая каждый день, не успевают между двумя погрузками починить достаточное количество мешков? Довольно ли судовому врачу фельдшера и двух санитаров на помощь при перевязках раненых при частых случаях повреждений во время погрузки или пусть врач перевязывает один с фельдшером? (Остальные - один фельдшер и два санитара - всегда принимали деятельное участие в погрузке угля в роли

счетчиков и ординарцев). Поливать ли команду, как на пожаре, из брандспойта или вспрыскивать водой только уголь? Давать ли команде воду с красным вином или чай со льдом? Останавливать ли рефрижераторы для всех судовых надобностей за исключением льда для работающей команды? Давать ли каждый час пять минут отдыху, чтобы покурить, а музыке - чтобы тем временем сыграть два веселых марша, а потом на рожке сыграть сигнал: "Слушайте все", и в большой рупор объявить: "Погружено за последний час столько-то тонн!" и т.д. и т.д. И вот еще полсотни таких вопросов сделали погрузку угля не просто валовой работой, а доблестью личного состава судна. Этим работа держалась, и таким именно путем она могла дать те блестящие результаты интересного боевого морского маневра, которые изображены здесь лишь в кратких общих чертах.

Эпилог

Vae victis!{*41}

Кончился бой. Точно прозрели мы. Каждый из нас состарился на добрый десяток лет, любой мичман стал куда опытнее старого лейтенанта, не бывавшего в бою. Хороший дан был урок; но словами всего не расскажешь. Надо было все самому видеть, самому прочувствовать.

* * *

Офицеры и команда сильно переутомились, не столько после боя, сколько после похода. Каждый из нас предпочел бы рискнуть еще раз своей головой, чем выдержать снова восемь месяцев жизни при самых невозможных условиях: в жаре, грязи, вечных погрузках и перегрузках угля, постоянном напряжении нервов, начиная с самого Кронштадта.

Все это в связи с длинным рядом наших неудач и на море, и на суше было в состоянии расшатать самые крепкие нервы. Наконец-то мы почувствовали, что и у нас они есть, и что безнаказанно раздергивать их нельзя.

Аврорцы, те бравые аврорцы, которые так лихо, с таким соревнованием грузили уголь, стали уже не те. Лазарет переполнился не только ранеными, но и совсем иного рода больными. Широкоплечие, мускулистые богатыри стали жаловаться на то, что у них "сердце болит", "руки и ноги не свои", "всем телом расслаб", "спать не могу" и т.п. И это были не симулянты, не лодыри, как их принято называть. Это были больные, которым трудно было помочь обычными лазаретными средствами. И я, доктор, перенесший с ними всю эту каторгу, больше, чем кто-либо, понимал, в чем нуждаются теперь мои бедные соплаватели.

* * *

Наконец-то, после долгого, томительного ожидания пришли вести с далекой Родины, увы, нерадостные. Три несчастных, измученных, израненных крейсера забрызгивались грязью. Велико было наше негодование, когда нам пришлось читать критический разбор боя. Как смешны и наивны казались эти длинные рассуждения о том, о сем, с приложением планов, чертежей. Но не до полемики нам было. Мы, ведь, не на лаврах отдыхали после боя. Наконец, штаб адмирала Энквиста был вынужден послать заявление в "Новое Время" о том, что "статьи, озаглавленные "Разбор Цусимского боя", писались без достаточных сведений об этом бое; большая часть положений совершенно не соответствует действительности, поэтому штаб предупреждает, что к заключениям автора статей следует относиться с большой осторожностью".

Я помню, как трудно было поместить в одном весьма распространенном столичном органе прекрасно написанное официальное донесение адмирала Энквиста о бое. Наконец, поздно, поздно оно появилось, но как? Анонимно, со слов какого-то "очевидца", не только без подписи адмирала (что, конечно, имело уже не тот вес), но без всякой подписи.

Так же и моя статья, из которой можно было усмотреть, что мы не только все "бегали" с поля сражения, но и что-то там делали, завалялась в редакционной корзине той же газеты. И вот теперь, выслушивая ряд боевых выводов, поучений и морали от лиц, не нюхавших пороху, больно сжимались сердца уцелевших участников боя и кипели негодованием. "Неправда! Неправда! - Хотелось крикнуть нам. - Не вам бы это говорить, не нам слушать!"

Вынужденное отступление после упорного боя, удачный прорыв через неприятеля, превосходившего во много раз численностью, не есть позорное трусливое бегство. Эти скромные незаметные герои, без единого ропота отдававшие свою жизнь, умиравшие без громких фраз в бою и от ран в Маниле, не заслужили того, чтобы их чернили в глазах Родины.

О! Тому, у кого поднялась рука добивать своих товарищей, немногих, имевших несчастье остаться в живых, никогда не понять всей глубины, всего трагизма Цусимской катастрофы! Бывают нравственные раны, которые гораздо тяжелее физических. Неужели морякам (под этим словом я разумею настоящих, действительно плававших моряков, а не кабинетных теоретиков) так легко, так просто перенести на своих глазах гибель родных судов, всего флота, друзей, товарищей, надежд - всего-всего! Если я, врач, следовательно, во флоте по служебному положению - штатский человек, отдавший флоту только 10 лет, правда,

лучших лет моей жизни, за это короткое время так успел сродниться с ним, полюбить его, что боялся сойти с ума, когда начинал вдумываться во всю глубину нашего несчастья, то что же должно было тогда твориться в душе вот этого старика адмирала, который отдал флоту не 10 лет, а всю свою жизнь, который со своими двумя картонными крейсерами в бою отважно бросался на 10-11 неприятельских судов?

Разве кто-нибудь из нас посмеет сказать, что он прятался от смерти? И не так же ли вели себя остальные офицеры и команда? Нужно было чудо, чтобы кто-нибудь из нас уцелел, и вот мы остались живы, то есть не все мы - много наших товарищей рядом с нами сложили свои головы. Сложил ее и наш лихой командир - вспомните потери наши.

Остальные? Да, живы. Живы... как так? Зачем? Почему именно мы остались живы, в то время как товарищи наши, друзья, братья гибли тут же рядом на наших глазах? Ведь с мыслью о смерти неминуемой мы уже давно сроднились, сроднились еще тогда, когда там, в Петербурге, Кронштадте, Либаве, Черном море сами напрашивались в плавание. Разве мы не понимали истинного положения дела, не знали, на что идем?

Наши надежды были более чем скромны! Прорваться во Владивосток, хотя бы с половинным числом судов, сильно избитых, - вот о чем мы мечтали, а о том, что с нами будет там, дальше, во Владивостоке, не хотели и спрашивать себя.

Много ли нас уцелело бы в дальнейших передрягах! Но горькая действительность разбила все наши ожидания. После всего того, что нам пришлось видеть и перечувствовать, мы и сами не рады тому, что остались в живых, спаслись из этого ада, из этой бойни!... Много времени нужно было для того, чтобы сродниться с той мыслью, что судьба зачем-то пощадила нас, очнуться от того кошмара, под влиянием которого мы, не рассуждая, слепо шли, шли, шли вперед. О, как же нерадостно было наше возвращение к жизни... И, что обиднее всего, в Маниле мы были поставлены в такие условия, что и слова в свою защиту сказать не могли.

Газеты доходили до нас слишком поздно, месяца полтора-два спустя, когда общественное мнение о нас уже было составлено. И никогда эти жалкие несправедливые статейки не принимались так горячо, так близко к сердцу моими бедными измученными товарищами, как в это время. Хотя и разбитые, но доблестно сражавшиеся в бою крейсера "Аврора", "Олег" и "Жемчуг" были достойны и лучшей участи, и лучшей, более справедливой оценки. И горько поэтому было нам :на чужбине, несмотря на все радушие жителей, отнесшихся к нам чрезвычайно сердечно и

участливо.

Биографические данные о лицах, упоминаемых в книге

Авроров Алексей Петрович (1877 - ?) - младший врач эскадренного броненосца "Орел".

С отличием закончил медицинский факультет Императорского Юрьевского университета (1902). В апреле 1903 г. определен на службу в Морское ведомство, а спустя месяц назначен младшим врачом в 32-й флотский экипаж в Севастополь с прикомандированием к морскому госпиталю.

Первая кампания (с августа по сентябрь 1903 г.) - на эскадренном броненосце "Двенадцать Апостолов", вторая (с июня по сентябрь 1904 г.) - на минном транспорте "Дунай". В октябре 1904 г.. согласно приказа, отправился в Одессу на пароход Добровольного флота "Воронеж" на должность младшего врача. После присоединения судна ко 2-й эскадре флота Тихого океана переведен (10 мая 1905 г.) на эскадренный броненосец "Орел".

В августе 1905 г. явился к прежнему месту службы в Севастополь; судовой врач эскадренного броненосца "Пантелеймон" (1905-1906), младший врач Сибирского флотского экипажа и судовой врач транспорта "Аргунь"(1906-1907); младший врач 7-го флотского экипажа (1907-1908).

Уволен со службы 20 октября 1908 г. в связи с психическим расстройством, вызванным как участием в Цусимском бою, так и нахождением в заключении на борту крейсера 1 ранга "Очаков", во время его расстрела при подавлении вооруженного выступления 15 ноября 1905 г., среди других арестованных лейтенантом П. П. Шмидтом офицеров эскадренного броненосца "Пантелеймон".

За участие в Русско-японской войне 1904-1905 гг. награжден орденом Св. Анны 3 ст. с мечами (1907).

Аннин Всеволод Павлович (1872-1935) - старший судовой врач крейсера 1 ранга "Олег".

Выпускник Императорской военно-медицинской академии (1895); младший ординатор Двинского военного госпиталя (1896), младший врач 3-го Балтийского, 6-го и 18 флотских экипажей с прикомандированием к Кронштадтскому, а затем к С.-Петербургскому морским госпиталям (1896-1899) слушатель Водолазной школы, которую окончил со званием "Водолаз" (1898-1899), экстернат Глазной клиники Военно-медицинской академии (1900-1903), во время работы в которой защитил в 1901 г. диссертацию на степень доктора медицины, старший врач 8-го флотского экипажа (1903), крейсера 1 ранга "Олег" (1904-1906) и 1-го Балтийского флотскою экипажа (1908), ординатор Кронштадтского морского госпиталя в глазном отделении (1907-1910), старший врач и преподаватель Водолазной школы (1910-1922), летом 1917 г. организовал и провел впервые в России глубоководные погружения водолазов на глубину 57,6 м на внешнем Ревельском рейде; во время Гражданской войны находился в эвакуации вместе с Водолазной школой в г. Вольск (1918-1922), практические плавания от Водолазной школы на учебном судне "Африка" (1911-1917) и пароходе "Боттырь" Волжской военной флотилии (1918-1920), заведующий глазным отделением Петроградского военно-морского госпиталя и старший врач Центра политических курсов (1922), врач Артиллерийской школы Балтийского флота (1923-1924) и Военно-морского училища им. Фрунзе (1924-1928).

В 1929 г. был демобилизован по возрасту, но затем по вольному найму работал сначала в Ленинградском военно-морском госпитале (1929-1933), а потом врачом-лаборантом в Учебном отряде подводною плавания (1933-1935).

Награжден: орденами - Св. Анны 3 ст. (1903) и 2 ст. (1911), Св. Станислава 3 ст. (1903) и 2 ст. с мечами (1907), Св. Владимира 4 ст. (1915); медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы и знаком отличия за выполнение всеобщей мобилизации 1914 г. (1915).

Скончался 16 марта 1935 г. в Ленинграде.

Беклемишев Николай Александрович (1851-1913) - контр-адмирал, во время Русско-японской войны 1904-1905 гг. был назначен командовать Отдельным отрядом крейсеров особого назначения или 2-м Отдельным отрядом судов флота Тихого океана, в который должны были, в случае услешности переговоров о продаже, войти корабли, приобретенные в Аргентине и Чили.

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1871 г.; мичман (1873), лейтенант (1877), капитан 2 ранга (1887), капитан 1 ранга

(1896), контр-адмирал (1903), вице-адмирал (1909).

Старший офицер клипера "Разбойник" (1886-1890), командир: парохода "Силач" (1890-1891), транспорта "Артельщик" (1891-1892), броненосца береговой обороны "Броненосец" (1892-1893), учебного судна "Моряк" (1894-1895), мореходной канонерской лодки "Сивуч" (1895), крейсера 2 ранга "Крейсер" (1895-1896), крейсера 1 ранга "Генерал-адмирал" (1898-1899), эскадренного броненосца "Наварин" (1899-1902), 19-го Балтийского флотского экипажа (1902-1903), младший флагман 2-й флотской дивизии (1903-1907), командующий 2-м Отдельным отрядом судов Тихого океана (1905), командующий Практическим отрядом Балтийского моря (1905), младший флагман Балтийского флота (февраль - ноябрь 1907 г.), и.д. старшего флагмана Балтийского флота (1907), член Александровского комитета раненых (1907-1913).

Награжден: орденами - Св. Станислава 2 ст. (1890) и 1 ст. (1906), Св. Владимира 4 ст. за 20 кампаний (1890) и 3 ст. (1901), Св. Анны 2 ст. (1894) и 1 ст. (1911); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), священного коронования императора Николая II (1898), военных событий в Китае в 1900-1901 гг. (1902), Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906); золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910).

Скончался 30 июня 1913 г. от паралича сердца в Усть-Нарве.

Белов Михаил Михайлович (1871-1907) - старший врач (до назначения В. С. Кравченко) крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Императорской военно-медицинской академии (1895). В феврале 1895 г. направлен в качестве младшего врача в 5-й Гренадерский Киевский генерал-фельдмаршала князя Николая Репнина полк.

В октябре 1897 г. приказом по Морскому ведомству переведен во 2-й флотский экипаж.

Первая кампания на учебном судне "Верный" (май - сентябрь 1899 г.); в заграничном плавании на эскадренном броненосце "Петропавловск" (1899-1900), крейсере 1 ранга "Аврора" (1904-1905).

2 января 1905 г. списан на родину по болезни.

Скончался 2 января 1907 г. Похоронен на Смоленском православном кладбище Санкт-Петербурга.

Берг Эдуард Георгиевич (1882 - ?) - прапорщик по морской части, вахтенный офицер крейсера 1 ранга "Аврора".

На службе с 1904 г.; прапорщик по морской части (1904), подпоручик (1910), штабс-капитан по адмиралтейству "за отлично-ревностную службу и особые требования, вызванные

обстоятельствами войны" (1915).

После Русско-японской войны 1904-1905 гг. отправлен в запас, с 9 августа 1910 г. вновь возвращен во флот и направлен на Амурскую военную флотилию для дальнейшей службы (данные на 1916 г.).

Награжден: орденом Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом (1906); медалями в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. с бантом (1906), плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1907), 300-летия царствования дома Романовых (1913) и 200-летия Гангутской победы (1915).

Бертенсон Михаил Львович (1882-1938) - мичман, флаг-офицер штаба заведующего транспортными судами 2-й эскадры флота Тихого океана, затем на крейсере 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1900 г.; мичман (1903), лейтенант (1907), старший лейтенант "за отличие" (1913), капитан 2 ранга "за отлично-ревностную службу и особые требования, вызванные обстоятельствами войны" (1915).

В заграничном плавании на учебном судне "Океан" (1903 и 1904 гг.), крейсерах 1 ранга "Аврора" (1905) и "Богатырь" (1906-1910), флаг-офицер при штабе зав. транспортными судами 2-й эскадры флота Тихого океана (1904-1905), с 6 января 1905 г. на крейсере 1 ранга "Аврора" вместо списанного по болезни ревизора лейтенанта А. Л. Захарова, младший адъютант ГМШ (1911-1917) и одновременно временно командующий яхтой "Стрела" (1916-1917), принимал участие при бомбардировке Черноморским флотом Варны (1915) и приеме трех кораблей, переданных Японией России во Владивостоке (1916).

Уволен со службы по болезни 31 марта 1917 г.

Во время Гражданской войны мобилизован в Красный флот, но в сентябре 1919 г. вновь уволен со службы. Затем сотрудник редакционно-издательского отдела ВМС РККА (1919-1926), в резерве (с 1926 г.) и долгосрочном отпуске из-за слабого здоровья (с 1931 г.), штатный преподаватель Специальных курсов командного состава (СККС) ВМС РККА (1927-1931 и с ноября 1932 г.)

Награжден: орденами - Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом (1907), Св. Станислава 2 ст. (1911) и мечами к нему (1915); медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), 100-летия Отечественной войны 1812 г. (1912), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915), за труды по отличному выполнению всеобщей мобилизации 1914 г. (1915); знаками памяти 200-летнего юбилея Морского корпуса (1901) и 100-летия реформы Лоцманского и маячного ведомства в Финляндии (1912), золотым знаком

окончания курса Морского корпуса (1910); итальянской медалью за оказание помощи пострадавшим во время землятресения в 1908 г. в Сицилии и Каламбрии (1911).

Скончался 27 мая 1938 г. Похоронен на Никольском кладбище Александро-Невской лавры в Санкт-Петербурге.

Бирилев Алексей Алексеевич (1844-1915) - вице-адмирал, главный командир флота и портов, начальник морской обороны Балтийского моря и военный губернатор Кронштадта.

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1859 г.; мичман (1864), лейтенант (1868), капитан-лейтенант (1878), капитан 2 ранга (1885), капитан 1 ранга (1889), контр-адмирал (1894), вице-адмирал (1901), адмирал (1907).

Командир броненосного фрегата "Адмирал Лазарев" (1880), миноносца "Взрыв" (1880-1885), минного крейсера "Лейтенант Ильин" (1886-1887), клипера "Пластун" (1888), крейсера 1 ранга "Минин" (1890-1992), эскадренного броненосца "Сисой Великий" (1893), броненосца береговой обороны "Адмирал Ушаков" (1893), эскадренного броненосца "Гангут" (1893 и 1894 гг.), Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота (1897 и 1900 гг.), Отдельного отряда судов в Средиземном море (1900-1901), соединенным Практическим отрядом обороны побережья Балтийского моря (1903); главный командир флота и портов, начальник морской обороны Балтийского моря и одновременно военный губернатор Кронштадта (1904-1905), командующий Балтийским, а затем флотом Тихого океана (1905).

29 июня 1905 г. назначен первым морским министром и с того же года член Государственного совета. С 1907 г. в отставке.

Награжден: орденами - Св. Владимира 4 ст. с бантом за 25 лет службы (1889), 3 ст. (1893) и 2 ст. (1903), Св. Станислава 3 ст. (1864), 2 ст. (1880) и 1 ст. (1896), Св. Анны 3 ст. (1872), 2 cm. (1883) и 1 ст. (1898), Белого Орла (1904); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), священного коронования императора Николая II (1896); знаком отличия за 40 лет службы (1904).

Скончался 6 февраля 1915 г. Похоронен на Никольском кладбище Александра-Невской лавры в Санкт-Петербурге.

Бравин Александр Михайлович (1874 - ?) - младший врач крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник медицинского факультета Императорского Казанского университета (1901). В марте 1902 г. направлен в Императорский клинический институт Великой княгини Елены Павловны для научного усовершенствования. В феврале 1903 г. приказом по Морскому ведомству назначен младшим врачом 7-го флотского экипажа, 27 апреля того же года - в плавании на

крейсере 1 ранга "Аврора", а 7 февраля 1905 г. (во время похода 2-й Тихоокеанской эскадры) переведен на крейсер 2 ранга "Изумруд" вместо В. С. Кравченко. Затем был младшим судовым врачом крейсера 2 ранга "Богатырь", 1-го генерал-адмирала Великого князя Константина Николаевича экипажа, 1-го Балтийского флотского экипажа и броненосного крейсера "Рюрик".

Награжден орденами: Св. Анны 3 ст. (1907), Св. Станислава 2 ст. (1912).

Иностранные награды: итальянская - Короны Командорского креста (1908), черногорские - орден Черногорского князя Даниила I 3 ст. и медаль с надписью "За храбрость" (1910).

Викторов Алексей Иванович (1874-1930) - судовой врач крейсера 2 ранга "Жемчуг".

С отличием окончил Императорскую военно-медицинскую академию (1899) и направлен для прохождения службы в 157-й пехотный Имеретинский полк.

В апреле 1900 г. приказом по Морскому ведомству переведен в 15-й флотский экипаж; ординатор морского госпиталя порта Императора Александра III (Либава) и судовой врач (в кампанию того же года) учебного судна "Верный" и крейсера 1 ранга "Генерал-адмирал" (1901), младший врач 11-го флотского экипажа и судовой врач (в период кампании) крейсера 2 ранга "Пластун" (1902), 18-го флотского экипажа (1904), судовой врач крейсера 2 ранга "Изумруд" (1904-1905), врач 6-го флотского экипажа (1907), старший врач 2-го Балтийского флотского экипажа (1908-1917), врач приемного покоя Петроградского военного порта (1918-1920), старший врач Учебно-артиллерийского отряда (1920-1921) и Военно-морского инженерного училища им. Дзержинского (1921-1929), заведующий отделением Кронштадтского морского госпиталя им. Семашко (1929-1930).

Награжден орденами Св. Анны 3 ст. с мечами (1907) и Св. Станислава 2 ст. (1910).

Скончался 1 декабря 1930 г. от туберкулеза в Ленинграде.

Вульф Павел Николаевич (1843-1910) - контр-адмирал, командир Ревельского порта и директор маяков и лоции Балтийского моря.

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1859 г.; мичман (1864), лейтенант (1868), капитан-лейтенант (1878), капитан 2 ранга (1885), капитан 1 ранга (1889), контр-адмирал (1895), вице-адмирал с увольнением со службы (1903).

Командир парохода "Родимый" (1878), шхун "Абин" и "Келасуры" (1883-1885), монитора "Тифон" (1885), клипера

"Разбойник" (1886-1890), крейсеров 1 ранга "Рюрик" (1891-1894) и "Адмирал Корнилов" (1894 и 1895 гг.), командир Ревельского порта (с января 1899 г.) и директор маяков и лоции Балтийского моря (с января 1903 г.).

Награжден: орденами - Св. Владимира 4 ст. (1878), 3 ст. (1894), 2 ст. (1904), Св. Станислава 2 ст. (1882) и 1 ст. (1897), Св. Анны 2 ст. (1891) и 1 ст. (1901); медалями - за Русско-турецкую войну 1877-1878 гг. (1878), в память царствования императора Александра III (1896) и священного коронования императора Николая II (1898); знаком отличия за 40 лет службы (1903).

Гедеонов Александр Алексеевич (1873-1905) - лейтенант, старший артиллерийский офицер эскадренного броненосца "Ослябя".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1890 г.; мичман (1893), лейтенант (1900).

В заграничном плавании на мореходной канонерской лодке "Кореец" (1899-1900), крейсере 2 ранга "Разбойник" (1900), транспорте "Якут" (1902), эскадренном броненосце "Ослябя" (1904-1905).

Награжден медалями: в память царствования императора Александра III (1896) и военных событий в Китае в 1900-1901 гг. (1902).

Умер 24 апреля 1905 г. во время похода 2-й эскадры флота Тихого океана.

Гербих Николай Карлович (1868 - ?) - старший инженер-механик, старший судовой механик крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского инженерного училища Императора Николая I.

На службе с 1885 г.; помощник старшего инженер-механика (1888), старший инженер-механик (1903), переведен в подполковники Корпуса инженер-механиков (1905), полковник (1909), переименован в инженер-механика капитана 1 ранга (1913), инженер-механик генерал-майор (1916).

В заграничном плавании на крейсере 1 ранга "Россия" (1897-1900), судовой механик минного крейсера "Абрек" (1903-1904), старший судовой механик крейсера 1 ранга "Аврора" (1904-1913), непосредственно наблюдающий по механической части за постройкой кораблей в Балтийском море (с июня 1913 г.).

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. (1899), 2 ст. с мечами (1907), Св. Анны 2 ст. (1908), Св. Владимира 4 ст. с бантом за 18 кампаний (1913) и 3 ст. (1915); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры

флота Тихого океана (1907), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); серебряным знаком окончания курса Морского инженерного училища Императора Николая I (1910).

Гловецкий Рихард Иосифович (1853 - ?) - морской врач, флагманский доктор Балтийского флота.

Выпускник Императорской военно-медицинской академии. На службе с 1878 г.; старший врач 9-го флотского экипажа (1892) и 18-го флотского экипажа в Кронштадте (1900), флагманский доктор Балтийского флота (1901); с июля 1902 г. неоднократно привлекался Морским техническим комитетом к работам по медицинской части.

Изобретатель электрического стерилизатора и дистиллятора, автор проекта боевого перевязочного пункта крейсера 1 ранга "Олег".

Награжден: орденами - Св. Анны 1 ст. "за отличную и усердную службу и труды, вызванные обстоятельствами настоящей войны" (1915); медалями Большой золотой медалью на Всероссийской гигиенической выставке в Санкт-Петербурге в 1913 г. за проведение в жизнь и образцовую разработку системы постоянно оборудованных боевых пунктов на судах Российского флота и специальных приборов для них (за печь для сжигания сырых и сухих отбросов, фикальных масс и т.п.) при помощи которых отбросы сжигаются без дыма и запаха.

Городниченко Михаил Клементьевич (1881-1950) - прапорщик по механической части, младший судовой механик крейсера 1 ранга "Аврора".

На службе с 1904 г.; прапорщик по механической части (1904), подпоручик по Адмиралтейству (1908), поручик "за пребывание в запасе" (1913), штабс-капитан по Адмиралтейству "за отличие в делах против неприятеля" (1915), капитан "за отлично-ревностную службу и труды понесенные по обстоятельствам военного времени" (1917), подполковник по Адмиралтейству (произведен генералом П. А. Врангелем в 1920 г.), полковник по Адмиралтейству (по спискам русской эскадры в Бизерте на 25 марта 1921 г.).

В годы Первой мировой войны служил в Черноморском флоте с частью кораблей которого ушел в ноябре 1920 г. в Бизерту.

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (1907) и 2 ст. с мечами (1916), Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом и 4 ст. "за храбрость" (1915); медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1907), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915).

Скончался 5 июня 1950 г. в Метлауи в Тунисе.

Де-Ливрон Сергей Рудольфович (1862-1942) - капитан 2 ранга, флагманский штурман походного штаба младшего флагмана 2-й эскадры флота Тихого океана.

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1879 г.; мичман (1882), лейтенант (1890), капитан 2 ранга (1904), капитан 1 ранга (1908).

В кругосветном плавании на крейсере 1 ранга "Адмирал Нахимов" (1888-1891 и 1893-1895 гг.); старший офицер крейсера 2 ранга "Пластун" (1901-1902), командир парохода "Описной" (1902-1904), флагманский штурман походного штаба младшего флагмана 2-й эскадры флота Тихого океана (1904-1905), командир эскадренного миноносца "Амурец" (1905-1908), начальник 3-го дивизиона эскадренных миноносцев Морских сил Балтийского моря (1911-1913), командир учебного судна "Океан" (1913-1915), член портового призового суда в Кронштадте (1914-1916), капитан дальнего плавания (по данным на 1929 г.).

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. (1892) и 2 ст. (1899), Св. Анны 3 ст. (1895), 2 ст. (1904) и мечами к нему (1907), Св. Владимира 4 ст. с бантом за 20 кампаний (1905) и 3 ст. (1913); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); золотым знаком окончания Морскою корпуса (1910).

Ден Дмитрий Владимирович, фон (1874-1937) - лейтенант, старший флаг-офицер при младшем флагмане 2-й эскадры флота Тихого океана (контр-адмирала О. А. Энквиста)

Выпускник Морского корпуса. В службе с 1890 г.; мичман (1892), лейтенант (1897), капитан 2 ранга "за отличие" (1906), капитан 1 ранга (1913).

В заграничных плаваниях на кораблях Тихого океана (1893-1895), крейсерах 2 ранга "Вестник" (1897-1898) и "Джигит" (1898-1900), флаг-офицер при флаг-капитане его императорского величества (1902 и 1903 гг.), старший флаг-офицер при младшем флагмане 2-й эскадры флота Тихого океана (1904-1905), морской агент (атташе) в Австрии и Италии (1906-1911), флигель-адъютант его императорского величества (1911-1915), штаб-офицер для поручений при императорской Главной квартире (1915-1916), помощник начальника Военно-походной канцелярии Его императорского величества с оставлением флигель-адъютантом (1916-1917).

Награжден: орденом Св. Станислава 3 ст. (1902) и 2 ст. (1907), Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом (1907) и 2 ст. (1910), Св.

Владимира 4 ст. (1914), мечами и бантом к нему (1915) и 3 ст. с мечами (1915); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), Русско-японской войны 1904-1905гг. (1906), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); золотыми знаками: за службу в морской охране (1903) и окончания курса Морского корпуса (1910).

Скончался 3 (4) сентября 1937 г. в Риме.

Ден Оттон Оттонович, фон (1881 - ?) - младший судовой врач крейсера 1 ранга "Олег".

С отличием закончил Императорскую военно-медицинскую академию (1904), в мае 1904 г. приказом по Морскому ведомству зачислен младшим врачом в 10-й флотский экипаж; младший судовой врач крейсера 1 ранга "Олег" (1904-1906).

После Русско-японской войны 1904-1905 гг. в запасе чиновников Военно-медицинского ведомства.

Награжден орденом Св. Анны 3 ст. с мечами (1907).

Добролюбов Георгий Михайлович (1878-1955) - лейтенант, член экипажа вспомогательного крейсера "Терек".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1897 г.; мичман (1900), лейтенант (1904), старший лейтенант (1910), капитан 2 ранга "за отличие" (1913), капитан 1 ранга с увольнением от службы (1917).

В заграничном плавании на эскадренном броненосце "Полтава" (1900), крейсере 1 ранга "Владимир Мономах" (1901), эскадренном броненосце "Сисой Великий" (1901-1902), судах эскадры Тихого океана (1903 и 1904гг.), старший флаг-офицер штаба командующего Учебно-артиллерийским отрядом Балтийского флота (1907-1909), и. д. старшего офицера линейного корабля "Три Святителя" (1912-1913), старший офицер этого же корабля (1913-1914), командир эскадренного миноносца "Зоркий" (с февраля 1914 г.), старший делопроизводитель Управления морской авиации и воздухоплавания (с августа 1917 г.).

В августе 1917 г. зачислен в резерв, а 22 ноября того же года уволен со службы по болезни.

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. (1906) и 2 ст. (1913), Св. Анны 3 ст. (1909) и 2 ст. (1915); медалями - в память военных событий в Китае в 1900-1901 гг. (1902), Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910).

Скончался 16 ноября 1955 г. в Париже. Похоронен на кладбище в Сент-Женевье-де-Буа.

Добротворский Леонид Федорович (1856-1915) - капитан 1 ранга, командир крейсера 1 ранга "Олег".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1874 г.; мичман (1878), лейтенант (1883), капитан 2 ранга "за отличие" (1893), капитан 1 ранга (1901), контр-адмирал с увольнением со службы (1908).

Командир парохода "Лейтенант Овцын" и одновременно начальник экспедиции на Енисей (1893 и 1894 гг.), старший офицер эскадренных броненосцев "Сисой Великий" (1894 и 1895 гг.) и "Наварин" (1895), крейсеров 1 ранга "Владимир Мономах" (1895 и 1896 гг.) и "Адмирал Нахимов" (1896-1898), командир: транспорта "Амур" (1898-1900), мореходной канонерской лодки "Гиляк" (1900-1901), крейсеров 1 ранга "Дмитрий Донской" (1902-1904) и "Олег" (1904-1906).

Награжден: орденами - Св. Анны 3 ст. (1896) и 2 ст. с мечами (1907), Св. Станислава 2 ст. (1901), Св. Владимира 4 ст. с бантом за 20 кампаний (1904); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), священного коронования императора Николая II (1898), военных событий в Китае в 1900-1901 гг. (1902).

Скончался 21 октября 1915 г. в Петрограде.

Дорн Готфрид Людольфович (1881 - ?) - мичман, вахтенный начальник крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1898 г.; мичман (1901), лейтенант (1905), старший лейтенант (1911), капитан 2 ранга (1914).

В заграничном плавании на миноносце "Форель" (1901-1902), младший флаг-офицер Штаба командующего Отдельным отрядом судов, идущих в Тихий океан (1903-1904), вахтенный начальник крейсера 1 ранга "Аврора" (1902, 1904-1906) артиллерийский офицер канонерской лодки "Кореец" (1908 и 1909 гг.) и линейных кораблей "Слава" и "Андрей Первозванный" (1910-1912) командир эскадренного миноносца "Стройный" (1912-1914), старший офицер транспорта "Рига" (1914-1916), командир Морского батальона при Або-Аландской шхерной позиции (1916-1917), преподаватель Курсов командного состава флота (1918-1919), производитель работ в Главном морском техническом управлении (1919-1920), командир эскадренного миноносца "Новик" и временный командир 3-го дивизиона эсминцев (с марта 1920 г.).

В январе 1921 г. уволен в бессрочный отпуск.

В 1922-1926 гг. работал экспертом в Севзапвоенпроме.

Награжден: орденами - Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом (1907) и 2 ст. (1915), Св. Станислава 2 ст. (1911); медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), плавания в

1904-1905 гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1907), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); знаками - памяти 200-летнего юбилея Морского корпуса (1901) и золотым знаком памяти окончания курса Морского корпуса (1910), а также итальянской медалью за оказание помощи пострадавшим во время землетрясения в 1908 г. в Сицилии и Калабрии (1911).

Егорьев Евгений Романович (1854-1905) - капитан 1 ранга, командир крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1871 г.: мичман (1875), лейтенант (1880), капитан 2 ранга (1891), капитан 1 ранга (1901).

Командир парохода "Полезный" (1890), старший офицер учебного судна "Скобелев" (1890-1894), командир: транспорта "Бакан" (1894) и парохода "Славянка" (1894-1895), младший помощник капитана над Кронштадтским портом (1895-1897), командир: мореходной канонерской лодки "Гиляк" (1897), учебных судов "Воин" (1897-1901) и "Океан" (1901-1904), крейсера 1 ранга "Аврора" (1904-1905).

Награжден: орденами - Св. Станислава 2ст. (1893), Св. Анны 2 ст. (1896), Св. Владимира 4 ст. с бантом за 25 лет службы (1899); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), священного коронования императора Николая II (1898).

Смертельно ранен во время Цусимского сражения 14 мая 1905 г. и скончался не приходя в сознание.

Егорьев Всеволод Евгеньевич (1883-1967) - лейтенант, флаг-офицер штаба командующего 1-й эскадрой флота Тихого океана и штаба командующего отрядом крейсеров в Тихом океане.

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1899 г.; мичман (1902), лейтенант "за отличие в делах против неприятеля" (1904), старший лейтенант (1910), капитан 2 ранга (1913), капитан 1 ранга (1916), контр-адмирал (1940).

В заграничном плавании на крейсере 1 ранга "Богатырь" и судах эскадры Тихого океана (1902-1904), флаг-офицер штаба командующего 1-й эскадрой флота Тихого океана (1904) и штаба командующего отрядом крейсеров в Тихом океане (1904 и 1905 гг.), служба на крейсерах 1 ранга "Россия" (1905 и 1906 гг.) и "Богатырь" (1906-1907), старший артиллерийский офицер линейного корабля "Император Павел I" (1908-1911), в 1911 г. прикомандирован к Морскому генеральному штабу (МГШ), начальник статистического отделения МГШ (1914-1917), помощник начальника МГШ с исполнением обязанностей его начальника, начальник Главного управления по делам личного состава флота (1917), преподаватель Военно-морской академии

(1918-1948), возглавлял кафедры военно-морской географии (с 1912 г. член Русского географического общества), международного морского права, истории военно-морского искусства и иностранных языков и одновременно редактор журнала "Морской сборник" (1919-1931), профессор (1935), доктор военно-морских наук (1943), заслуженный деятель науки РСФСР (1944), автор более 100 научных трудов, в том числе "Операции Владивостокских крейсеров в Русско-японскую войну 1904-1905 гг. (1939).

Награжден: орденами - Св. Анны 4 ст. "за храбрость" (1904), 3 ст. с мечами и бантом (1905) и 2 ст. (1915), Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (1904), и 2 ст. (1910), Св. Владимира 4 ст. (1914); медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); знаком в память 200-летнего юбилея Морского корпуса, золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910), подарком с вензелем с изображением Высочайшего Имени (1916); в советское время награжден орденом Трудового Красного Знамени (1943) и медалью "XX лет РККА" (1938).

Скончался 17 февраля 1967 г. в Ленинграде.

Заозерский Михаил Евгеньевич (1879 - ?) - лейтенант, минный офицер крейсера 2 ранга "Изумруд".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1896 г.; мичман (1899), лейтенант (1904), старший лейтенант (1909), капитан 2 ранга "за отличие" (1913).

В заграничном плавании на эскадренном броненосце "Император Александр И" (1899), крейсерах 1 ранга "Рюрик" (1900) и "Адмирал Корнилов" (1901), минном крейсере "Гайдамак" (1901), эскадренном броненосце "Наварин" (1901-1902), крейсере 2 ранга "Изумруд" (1904-1905).

В июле 1909 г. зачислен в береговой состав; старший делопроизводитель Морского технического комитета (1909-1916), помощник начальника минного отдела Главного управления кораблестроения (1916-1919), старший минный приемщик Морского технического управления (1920-1925).

С 1925 г. работал инженером военно-морского отдела на заводе "Красная заря" в Ленинграде.

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (1900) и 2ст. (1911), Св. Аннв 3 ст. с мечами и бантом (1905) и 2ст. (1915); Св. Владимира 4 ст. (1916); медалями - в память военных событий в Китае 1900-1901 гг. (1902), Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915);

золотыми знаками за службу в морской охране (1909) и окончания курса Морского корпуса (1910).

Зарин Александр Сергеевич (1881-1942) - лейтенант, флаг-офицер при младшем флагмане 2-й эскадры флота Тихого океана (контр-адмирала О. А. Энквиста).

Выпускник морского корпуса. На службе с 1897 г.; мичман (1900), лейтенант (1904), старший лейтенант (1909), капитан 2 ранга "за отличие" (1912), капитан 1 ранга "за отличие" (1916).

В заграничном плавании на крейсерах 1 ранга "Герцог Эдинбургский" (1900-1903) и "Генерал-адмирал" (1903 и 1904 гг.), флаг-офицер при младшем флагмане 2-й эскадры флота Тихого океана (1904-1905), преподаватель артиллерийского класса Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота (1908 и 1909 гг.), старший офицер линейного корабля "Пантелеймон" (1912-1914), командир яхты "Алмаз" (1914-1916), представитель российского флота при румынском Верховном командовании (август - октябрь 1916 г.).

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. (1904), 2 ст. (1913) и мечами к нему (1916), Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом (1907), Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом (1915); медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905гг. (1906), плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1907), 300-летия царствования дома Романовых (1913) и 200-летия Гангутской победы (1915); золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910) и знаком окончания Морской академии (1911).

Скончался 12 мая 1942 г. в Париже.

Захаров Алексей Алексеевич (1875 - ?) - лейтенант, ревизор крейсера 1 ранга "Аврора" до списания по болезни 31 декабря 1904 г.

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1892 г.; мичман (1895), лейтенант (1899), капитан 2 ранга "с увольнением от службы" (1905), определен в службу с прежним званием лейтенанта в береговой состав (1912), зачислен в Корпус гидрографов штабс-капитаном (1913), переведен во флот старшим лейтенантом (1915), капитан 2 ранга (1916).

В заграничном плавании на крейсере 1 ранга "Владимир Мономах" (1899), мореходной канонерской лодке "Гремящий" (1899-1903), крейсере 1 ранга "Аврора" (1903 и 1904 гг.), помощник начальника гидрографической экспедиции Балтийского моря (1912-1915).

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (1900), 2 ст. (1914) и мечами к нему (1916), Св. Анны 3 ст. (1904); медалями - в память военных событий в Китае в 1900-1901 гг. (1901), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-

летия Гангутской победы (1915); золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910).

Ильин Борис Павлович (1880-1936) - лейтенант, младший минный офицер крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1897 г.; мичман (1900), лейтенант (1904), старший лейтенант (1910), капитан 2 ранга (1913), капитан 1 ранга "за отличие" (1917).

В заграничном плавании на крейсерах 1 ранга "Баян" (1903) и "Аврора" (1904-1905).

Командир эскадренного миноносца "Исполнительный" (1908-1910), старший офицер (с июня по декабрь 1913 г. исполняющий эту должность) броненосного крейсера "Громовой" (1913-1915), начальник службы связи Белого моря (1916-1917), командир крейсера "Громобой" (1917).

После февральской и октябрьской революций 1917 г. арестовывался, как минимум, трижды (в марте 1917 г. и два раза в августе 1919 и 1920 гг.).

Осенью 1921 г. бежал из Советской России и в середине октября поступил на службу в Сибирскую флотилию. За период 1921-1922 гг. командовал канонерской лодкой "Манджур", посыльным судном "Диомид" и Амурской речной флотилией.

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. (1906), 2 ст. (1911) и мечами к нему (1915), Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом (1907) и 2 ст. (1916); медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1907), 300-летия царствования дома Романовых (1913); золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910).

Покончил с собой 17 октября 1936 г. в г. Нова Пахова (Югославия).

Ирецкой Александр Александрович (1848 - ?) - контр-адмирал, командир порта Императора Александра III. В годы Русско-японской войны 1904-1905 гг. одновременно являлся командующим отрядом судов, назначенных для охраны этого порта.

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1865 г.; мичман (1870), лейтенант (1873), капитан-лейтенант (январь 1885 г.), капитан 2 ранга (февраль 1885 г.), капитан 1 ранга (1894), контр-адмирал (1901), генерал-лейтенант с оставлением в должности (1908), переименован в вице-адмирала (1912), адмирал с увольнением со службы (1913).

Командир миноносца "Скумбрия" (1881), минный, а затем и.о. старшего офицера клипера "Опричник" (1882-1884), командир шхуны "Келасуры" (1886), миноносца "Чардак" (1886 и 1887 гг.),

старший офицер мореходной канонерской лодки "Донец" (1887-1889) и клипера "Забияка" (1889), командир шхуны "Редут-Кале" (1890), мореходной канонерской лодки "Донец" (1892-1893), эскадренных броненосцев "Чесма" (1896-1899,) и строящегося эскадренного броненосца "Бородино" (1899-1901), порта Императора Александра III (1902-1906), директор маяков и лоции Балтийского моря и командир Ревельского порта (1906-1909), член Главного военно-морского суда (1909-1913).. Уволен со службы 7 мая 1913 г.

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (1877), 2 ст. (1891) и 1 ст. (1903), Св. Анны 3 ст. (1879), 2 ст. (1894) и 1 ст. (1905), Св. Владимира 4 ст. с бантом за 18 кампаний (1892), 3 ст. (1898) и 2 ст. (1911); медалями - за Русско-турецкую войну 1877-1878 гг. (1878), в память царствования императора Александра III (1896), священного коронования императора Николая II (1898), а также медалью за труды по 1-й переписи населения (1897).

Капустинский Николай Иванович (1877-1937) - младший инженер-механик судовой механик крейсера 1 ранга "Аврора".

Инженер-технолог, призванный в 1903 г. отбывать воинскую повинность; младший инженер-механик (1903), переведен в поручики (1905).

В заграничном плавании на крейсерах 1 ранга "Аврора" (1903-1905) и "Диана" (1905-1906), на который был переведен при заходе корабля в Сайгон на пути в Россию в октябре 1905 г. (крейсер "Диана" был интернирован там до конца Русско-японской войны после боя в Желтом море 28 июля 1904 г.).

В 1906 г. уволен в запас.

Награжден орденом Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (1907).

Последнее место работы - старший инженер транспортною отдела Главного управления металлургической промышленности Наркомтяжпрома СССР.

Арестован 10 июня 1937 г. и 3 августа того же года расстрелян по обвинению за шпионаж.

Кедров Михаил Александрович (1878-1945) - лейтенант, флаг-офицер штаба командующего флотом в Тихом океане и морского походного штаба наместника его императорского величества на Дальнем Востоке, участник сражения в Желтом море 28 июля 1904 г. на эскадренном броненосце "Цесаревич".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1896 г.; мичман (1899), лейтенант (1903), капитан-лейтенант "за отличие" (1908), капитан 2 ранга "за отличие" (1910), капитан 1 ранга "за отличие" (1913), контр-адмирал (1916), вице-адмирал (произведен

генералом П. А. Врангелем за особые отличия по службе в ноябре 1920 г.).

В заграничном плавании на крейсере 1 ранга "Герцог Эдинбургский" (1900-1903), флаг-офицер штаба командующего флота в Тихом океане и Морского походного штаба наместника его императорского величества на Дальнем Востоке (1904), старший офицер учебного судна "Петр Великий" (1908-1909), командир посыльною судна "Воевода" (1909-1910), флагманский артиллерийский офицер штаба командующего Морскими силами Балтийского моря (1910-1911), командир эскадренного миноносца "Пограничник" (1911-1913) и учебного судна "Петр Великий" (1913) и почти одновременно помощник начальника Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота (1913-1914), флигель-адъютант его императорскою величества (с июля 1913 г.), командир линейною корабля "Гангут" (1915-1916), начальник минной дивизии Балтийского моря с зачислением в свиту ею императорскою величества (1916-1917), помощник морскою министра (с марта 1917 г.), уполномоченный по делам русских морских агентов (атташе) в Европе.

В годы Гражданской войны командовал Черноморским флотом белых, с которым в ноябре 1920 г. ушел в Бизерту.

Видный деятель русской эмиграции, председатель Военно-морского союза и заместителя Русского общевоинского союза.

Награжден: орденами - Св. Анны 4 ст. "за храбрость" (1904), 3 ст. с мечами и бантом (1906), 2 ст. (1911), Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (1904), 2 ст. с мечами (1906) и 1 ст. с мечами (1916), Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом (1907), 3 ст. (1915) и мечами к нему (1916); медалями священного коронования императора Николая 11 (1897), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); знаком окончания Михайловской артиллерийской академии (1907), золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910), нагрудным знаком для защитников Порт-Артура (1914).

Скончался 29 октября 1945 г. в Париже и похоронен на кладбище в Сент-Женевье-де-Буа.

Кладо Николай Лаврентьевич (1862-1919) - капитан 2 ранга, сотрудник военно-морского Ученого отдела Главного морского штаба (ГМШ), а затем начальник военно-морского отдела (оперативного) штаба командующего флотом в Тихом океане во Владивостоке.

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1878 г.; мичман (1882), капитан 2 ранга (1901), полковник по Адмиралтейству (1907), генерал-майор (1912), в 1913 г. с тем же званием вновь переведен во флот.

После окончания механического отделения Николаевской Морской академии преподаватель в Морском корпусе (1886-1888) и одновременно флаг-офицер начальника отряда судов корпуса, старший флаг офицер штаба начальника эскадры Тихого океана и участник заграничных плаваний и межтеатровых переходов на мореходной канонерской лодке "Черноморец", крейсерах 1 ранга "Адмирал Нахимов" и "Память Азова" (1889-1892), вновь преподаватель Морского корпуса (1892-1895), штатный преподаватель Николаевской Морской академии (с августа 1896 г.), старший офицер учебного судна "Березань" (1903 и 1904 гг.); сотрудник военно-морского Ученого отдела ГМШ, начальник военно-морского отдела штаба командующего флотом Тихого океана (1904-1905), участвовал в подготовке 2-й эскадры флота Тихого океана и в течение двух месяцев находился при штабе ее командующего во время похода (сентябрь октябрь 1904 г.), уволен со службы за критику высшего морского командования за плохую подготовку 2-й эскадры (май 1905 г.) с зачислением по Адмиралтейству (1906), вновь преподаватель в Николаевской Морской академии, профессор (1910), заслуженный профессор академии (ноябрь 1916 г.), начальник Морской академии (май 1917 г.) и некоторое время исполняющий обязанности начальника управления военно-морскими учебными заведениями, председатель Морской исторической комиссии по исследованию опыта войны на море в 1914-1918 гг. (с сентября 1918 г.).

Автор более 100 трудов по морской стратегии, тактике, военно-морской истории и истории военно-морского искусства.

Награжден: орденами - Св. Станислава 2 ст. (1897) и 1 ст. (1915), Св. Анны 2 ст. (1903), Св. Владимира 4 ст. (1904) и мечами и бантом к нему (1904), Св. Владимира 3 ст. (1913); медалями - в память царствования императора Александра III (1896); 300-летия царствования дома Романовых (1913) и 200-летия Гангутской победы (1915); знаком окончания Морской академии (1896) и золотым знаком окончания курса Морскою корпуса (1910).

Скончался 10 июля 1919 г. в Петрограде.

Кржижановский Николай Людвигович (1878 - ?) - лейтенант, старший флаг-офицер походного штаба командующего 2-й эскадрой флота Тихого океана.

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1894 г.; мичман (1897), лейтенант (1901), старший лейтенант (июнь 1907 г.), капитан-лейтенант (декабрь 1907 г.), капитан 2 ранга (1910), капитан 1 ранга "за отличие" (1916).

В заграничном плавании на крейсере 1 ранга "Рюрик" (1899, 1900, 1901 гг.), эскадренном броненосце "Наварин" (1901 и 1902

гг.), старший флаг-офицер походного штаба командующего 2-й эскадрой флота Тихого океана (1904-1905), командир подводных лодок "Сиг" (1907-1908), и "Крокодил" (1908-1910), старший офицер канонерской лодки "Кубанец" (1910), в отставке за критику руководства Морского министерства (1911-1914), непосредственно наблюдавший за постройкой подводных лодок для Балтийского моря (февраль октябрь 1915 г.), командир канонерской лодки "Ардаган" (с октября 1915 г.).

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. (1904), Св. Анны 3 ст. (1904); медалями - в память священного коронования императора Николая II (1898), военных событий в Китае в 1900-1901 гг. (1901), Русско-японской войны 1904-1905 гг. с бантом (1906), плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1907), 200-летия Гангутской победы (1915); знаком окончания Морской академии (1904).

Куропаткин Алексей Николаевич (1848-1925) - генерал от инфантерии, Главнокомандующий вооруженными силами на Дальнем Востоке, командующий 1-й Армией.

Военное образование получил в 1-м кадетском корпусе, 1-м военном Павловском училище и Николаевской академии Генерального штаба; подпоручик (1866), поручик (1868), штабс-капитан (1870), подполковник (1877), полковник (1878), генерал-майор (1882), генерал-лейтенант (1890), генерал от инфантерии (1900), генерал-адьютант (1902).

Участвовал в походе на Бухару и штурме Самарканда (1867-1868), командир роты (1869-1871), по окончании академии Генерального штаба (1874) был командирован в Германию, Францию и Алжир, приняв участие и экспедиции французских войск в Большую Сахару (1874-1875), служба в Генеральном штабе и участие в Кокандском походе (1875-1876), глава посольства к Якуб-беку Кашгарскому для установления границ с Ферганой (1876-1877), во время Русско-турецкой войны 1877-1878 гг. начальник штаба 16-й пехотной дивизии генерала М. Д. Скобелева, заведующий азиатской частью Главного штаба, а затем адьюнкт-профессор Академии Генштаба (1878-1879), командующий Туркестанской стрелковой бригадой, участник Ахал-Текинской экспедиции и штурма крепости Геок-Тепе (1879-1882), вновь служба в Генеральном штабе (1882-1888), командир сводной дивизии в лагерном сборе Одесского военного округа и отряда войск во время маневров в Варшавском округе (1888-1890), начальник Закаспийской области и командующий расположенными в ней войсками (1890-1897), управляющий Военным министерством (январь - июль 1898 г.), а затем военный министр (1898-1904), командующий Маньчжурской армией

(февраль - октябрь 1904 г.), главнокомандующий вооруженными силами на Дольнем Востоке (октябрь 1904 - март 1905 г.), затем 1-й Армией (1905), член Государственного совета (1906-1915), командир гренадерского корпуса (1915-1916), командующий Северным фронтом (февраль - июль 1916 г.), генерал-губернатор Туркестанского края (июль 1916 - март 1917 г.).

Отстранен от должности под давлением Петроградского совета рабочих и солдатских депутатов. Последние годы жизни провел в своем родовом имении Шешурино Холмского уезда Псковской губернии (ныне Торонецкий район Тверской области), где и скончался 16 января 1925 г.

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. и Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом (1868), Св. Георгия 4 ст. (1876) и 3 ст. (1881), Св.Станислава и Св. Анны 2 ст., Св. Владимира 3 ст. с мечами и бантом (1878), Александра Невского (1904); золотой саблей с надписью "За храбрость" (1878).

Левицкий Павел Павлович (1859-1938) - капитан 2 ранга, командир крейсера 2 ранга "Жемчуг".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1877 г.; мичман (1881), лейтенант (1887), капитан 2 ранга "за отличие" (1899), капитан 1 ранга (1906), контр-адмирал (1911).

Старший офицер эскадренного броненосца "Сисой Великий" (1898 и 1899 гг.), командир крейсера 2 ранга "Жемчуг" (1902-1906), начальник Учебного отряда подводного плавания Балтийского моря (1907-1913), командующий под брейд-вымпелом бригадой подводных лодок Балтийского моря (1911), начальник бригады подводных лодок Балтийского моря (1912-1915), непосредственно наблюдающий за постройкой подводных лодок в Балтийском море (1916-1917), директор правительственного правления Русско-Балтийского судостроительного и механического общества (с октября 1917 г.)

Награжден: орденами - Св. Станислава 2 ст. (1897) и 1 ст. (1914), Св. Анны 2 ст. (1904) и мечами к ней (1907), Св. Анны 1 ст. (1915), Св. Владимира 4 ст. за 25 лет службы (1908) и 3 ст. (1909); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), священного коронования императора Николая II (1898), Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), 300-летия дома Романовых (1913) и 200-летия Гангутской победы (1915); золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910).

Скончался 31 июля 1938 г. в Таллине.

Ливен Александр Александрович - светлейший князь (1860-1914) - капитал 1 ранга, командир крейсера 1 ранга "Диана".

Выпускник Берлинского кадетского корпуса, по окончании которого в звании прапорщика зачислен в лейб-гвардии Семеновский полк (1878). В 1882 г. прикомандирован к Морскому ведомству и после прослушивания лекций в Морском корпусе и сдачи экзаменов произведен в мичманы (1884); лейтенант (1888), капитан 2 ранга (1898), капитан 1 ранга (1905), контр-адмирал (1909), вице-адмирал (1912).

В 1887 г. окончил Минный офицерский класс, а в 1898 г. Николаевскую морскую академию.

Командир парохода "Ильмень" (1897), старший офицер минного крейсера "Воевода" (1897 и 1898 гг.) и эскадренного броненосца "Полтава" (1898-1901), командир миноносца "Касатка" (1901 и 1902 гг.), мореходной канонерской лодки "Бобр" (1902), крейсера 2 ранга "Разбойник" (1902-1904), крейсеров 1 ранга "Диана" (1904-1905) и "Память Азова" (1906), начальник 1-й минной дивизии Балтийского моря (1908-1911), начальник Морского генерального штаба (1911-1914).

Награжден: орденами - Св. Анны 3 ст. (1896), 2 аи (1903) и мечами к последнему (1904), Св. Станислава 2 ст. (1899) и 1 ст. (1911), Св. Владимира 4 ст. с бантом за 20 кампаний (1903) и 3 ст. (1910); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), за труды по 1-й переписи населения (1897), в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906); золотой саблей с надписью "За храбрость" (1905).

Скоропостижно скончался 23 февраля 1914 г. в поезде около станции г. Удинэ под Венецией, возвращаясь из отпуска в Санкт-Петербург. Похоронен 4 марта в фамильном имении Вентен (ж/д станция Церен, Курляндия).

Линевич (Леневич) Николай Петрович (1838-1908) - генерал от инфантерии, командующий 1-й Армией, затем главнокомандующий вооруженными силами на Дальнем Востоке.

Поступил на военную службу юнкером в 1855 г.; прапорщик (1856), подпоручик (1860), поручик (1863), штабс-капитан (1867), капитан (1869), майор (1871), подполковник (1875), генерал-майор (1891), генерал-лейтенант (1898), генерал от инфантерии (1903), генерал-адъютант (1905).

Службу проходил: в 58-м пехотном Пражском, 78-м Навагинском (1856-1862) и 75-м Севастопольском полках (1862-1867), Кавказской учебной роте (1867-1877), 15-м гренадерском Тифлисском полку (1877). Во время Русско-турецкой войны 1877-1878 гг. участвовал в боях под Карсом и Батумской операции.

Командир: 2-го Кавказского стрелкового батальона (1877-1878), 84-го Ширванского полка (1879-1885), Закаспийской

стрелковой бригады (1885-1895), командующий войсками Южно-Уссурийскою военною отдела с правами командира корпуса (1895-1900), командир Сибирского корпуса (1900-1903), командующий войсками Приамурскою военною округа и генерал-губернатор Приамурья (1903-1904).

Во время Русско-японской войны 1904-1905 гг. командующий 1-й Армией (1904-1905) и главнокомандующий вооруженными силами на Дальнем Востоке (1905-1906).

Награжден: орденами - Св. Георгия 4 ст. (1878) и 3 ст. (1900), Св. Владимира 4 ст. (1879) и 3 ст. (1884), Св. Анны 2 ст. (1883) и 1 ст. (1901), Св. Станислава 1 ст. (1895), золотой саблей с надписью "За храбрость" (1878).

Скончался 10 апреля 1908 г. Похоронен на кладбище Александро-Невской лавры.

Лосев Алексей Николаевич (1875-1956) - лейтенант, старший артиллерийский офицер крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1892 г.; мичман (1895), лейтенант (1900), старший лейтенант (1907), капитан 2 ранга (1912), капитан 1 ранга (1916).

В заграничном плавании на транспорте "Псезуапе" (1898), пароходе "Геок-Тепе" (1899), миноносце "Бодрый" (1903 и 1904 гг.), крейсере 1 ранга "Аврора" (1904-1906).

Старший флаг-офицер походного штаба начальника Учебно-артиллерийского отряда Балтийскою флота (1906), помощник старшего офицера учебного судна "Рига" (1907), командир портового судна "Красноводск" (1908), флагманский артиллерийский офицер штаба начальника Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота (1909), и. д. старшего офицера учебного судна "Петр Великий" (1909-1910), старший офицер минного заградителя "Онега" (1911-1912), командир транспорта "Ока" (1913-1916).

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. (1904) и 2ст. (1914), Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом (1907), Св. Владимира 4 ст. с бантом за 18 кампаний (1915); медалями - за труды по 1-й переписи населения (1897), в память священною коронования императора Николая II (1898), Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1907), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910).

Скончался 13 июня 1956 г. в Хельсинки. Похоронен в Мальме.

Малышевич Чеслав Федорович (1876 - ?) - младший инженер-механик судовой механик крейсера 1 "Аврора".

Выпускник Морского инженерного училища Императора

Николая I.

На службе с 1903 г., младший инженер-механик (1903), переведен в поручики (1905), штабс-капитан Корпуса инженеров-механиков (1907), капитан (1911), инженер-механик старший лейтенант (1913), инженер-механик капитан 2 ранга "за отличие" (1915).

В заграничном плавании на крейсере 1 ранга "Аврора" (1903, 1904-1906), судовой механик канонерской лодки "Кореец" (с октября 1907 г.), старший судовой механик крейсера 1 ранга "Аврора" (1913-1918).

Уволен со службы по болезни 12 декабря 1918 г.

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (1907), Св. Анны 3 ст. (1915); медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1907), 200-летия Гангутской победы (1915); итальянской - за оказание помощи пострадавшим во время землетрясения в 1905 г. в Сицилии и Калабрии (1911).

Согласно вышедшего за рубежом юбилейного сборника Морского инженерного училища Императора Николая 1 Ч. Ф. Малышевич скончался до 1 января 1949 г.

Мультановский Яков Яковлевич (1857-1906) - флагманский врач 2-й эскадры флота Тихого океана.

Выпускник Императорской военно-медицинской академии (1882).

Служба во Владивостокском морском госпитале (1882-1892), Николаевском морском госпитале в Кронштадте (1892-1893), Обуховской больнице (1896-1897), консультант по хирургии при Николаевском морском госпитале в Кронштадте (1897-1904), флагманский врач 2-й эскадры флота Тихого океана (1904-1905).

Скончался 31 июля 1906 г.

Небогатов Николай Иванович (1849-1922) - контр-адмирал командующий 1-м Отдельным отрядом судов эскадры Тихого океана, а с присоединением его ко 2-й эскадре флота Тихого океана - командующий 3-м броненосным отрядом.

Выпускник Морского корпуса. В службе с 1866 г.; мичман (1871), лейтенант (1874), капитан 2 ранга (1886), капитан 1 ранга (1894), контр-адмирал (1901).

Командир: канонерских лодок "Гроза" (1888) и "Град" (1889-1891), крейсера 2 ранга "Крейсер" (1891-1895), флаг-капитан штаба командующего Практической эскадрой Балтийского моря (1895), командир крейсера 1 ранга "Адмирал Нахимов" (1896), броненосца береговой обороны "Первенец" (1898-1900), крейсера 1 ранга "Минин" (1900 и 1901 гг.), начальник Учебного отряда Черноморского флота (1903),

командующий 1-м Отдельным отрядом судов эскадры флота Тихого океана, а после присоединения его ко 2-й эскадре Тихого океана - командующий 3-м броненосным отрядом (1904-1905).

Награжден: орденами - Св. Анны 2 ст. (1892), Св. Владимира 4 ст. с бантом за 20 кампаний (1896) и 3 ст. (1899), Св. Станислава 1 ст. (1903); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), за труды по 1-й переписи населения (1897), священного коронования императора Николая II (1898); подарком с вензелем и изображением Высочайшего имени (1901).

За сдачу уцелевших кораблей 2-й эскадры флота Тихого океана приговорен судом в 1906 г. к смертной казни, замененной 10-летним заключением в крепости. Досрочно освобожден в 1909 г. и скончался в 1922 г. в Москве.

Небольсин Аркадий Константинович (1865-1917) - капитан 2 ранга, старший офицер крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1883 г.; мичман (1886), лейтенант (1892), капитан 2 ранга (1904), капитан 1 ранга (1910), контр-адмирал "за отличную усердную службу и труды во время военных действий" (1915).

Старший офицер эскадренного броненосца "Ростислав" (1903-1904) и крейсера 1 ранга "Аврора" (1904-1905) и и. д. командира последнего (май декабрь 1905 г.), морской агент (атташе) в США (1905-1909), командир канонерской лодки "Кореец" (1909-1911) и линейного корабля "Император Павел 1" (1911-1914), командующий под брейд-вымпелом 1-й бригадой линейных кораблей Балтийского флота (1914-1915), начальник 1-й бригады линейных кораблей Балтийского флота (1915), начальник 2-й бригады линейных кораблей Балтийского флота (1915-1917).

Награжден: орденами - Св. Анны 3 ст. (1897), 2 ст. с мечами (1907) и 1 ст. с мечами (1916), Св. Станислава 2 ст. (1902) и 1 ст. с мечами (1915), Св. Владимира 4 ст. с бантом за 20 кампаний (1906) и 3 ст. (1913); медалями - в намять царствования императора Александра III (1896), священного коронования императора Николая II (1898), Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), 300-летия царствования дома Романовых (1913) и 200-летия Гангутской победы (1915); знаком Морской академии (1892) и золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910).

Убит 3 марта 1917 г. матросами в Гельсингфорсе.

Паттон-Фантон-де-Веррайон Петр Иванович (1866-1941) - капитан 2 ранга, старший офицер крейсера 2 ранга "Изумруд".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1883 г.; мичман

(1886), лейтенант (1893), капитан 2 ранга (1904), каштан 1 ранга (1910), контр-адмирал (1915).

В заграничном плавании на фрегате "Минин" (1889-1890), эскадренном броненосце "Наварин" (1896), мореходной канонерской лодке "Кореец" (1896-1898), крейсере 2 ранга "Забияка" (1898), крейсере 1 ранга "Адмирал Корнилов" (1898 и 1899 гг.), крейсере 2 ранга "Изумруд" (1904-1905), командир канонерской лодки "Гиляк" (1906-1909), начальник 8-го дивизиона миноносцев Балтийского моря (1909-1911), командир линейного корабля "Синоп" (1912-1916), начальник Учебного отряда Черноморского флота (с 1914 г.). 13 апреля 1917 г. отчислен от должности в резерв Черноморского флота.

Награжден: орденами - Св. Анны 3 ст. (1893), 2 ст. (1908), Св. Станислава 2 ст. (1903), Св. Владимира 4 ст. с бантом за 25 лет службы, 2 ст. (1910) и 3 ст. (1913) и мечами к нему (1915); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), Русско-японской войны 1904-1905гг. (1906), 100-летию Отечественной войны 1812 г. (1912), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); золотой саблей с надписью "За храбрость" (1906), золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910); итальянской и сербской медалями за помощь, оказанную пострадавшим во время землетрясения в 1908 г. в Сицилии и Калабрии (1911).

Скончался 7 сентября 1941 г. во Франции.

Посохов Сергей Андреевич (1866-1935) - капитан 2 ранга, старший офицер крейсера 1 ранга "Олег".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1884 г.; мичман (1887), лейтенант "за отличие" (1893), капитан 2 ранга (1904), капитан 1 ранга "за отличие" (1910), контр-адмирал (1916).

В заграничном плавании на клипере "Крейсер" (1888-1891), миноносце "Пернов" (1892), крейсере 1 ранга "Генерал-адмирал" (1893, 1894 и 1895 гг.), миноносце "Сокол" (1895), эскадренном броненосце "Император Александр 11" (1896-1897, 1898 и 1899 гг.), миноносце № 119 (1897), младший делопроизводитель ГМШ (1899-1901), старший флаг-офицер штаба командующего Отдельным отрядом судов в Средиземном море (1901-1903), старший офицер крейсера 1 ранга "Олег" (1903-1906), адъютант его императорского высочества великого князя Георгия Михайловича (1907-1909), командир канонерской лодки "Бобр" (1909-1912), начальник сводного резервного дивизиона миноносцев Балтийского моря (с февраля 1912 г.), помощник начальника Учебно-минного отряда Балтийского флота и командир учебного судна "Двина" (1913-1915), и. д., а затем начальник Учебно-минного отряда Балтийского флота

(1915-1916), начальник штаба командующего флотилией Северного Ледовитого океана и некоторое время ее командующий (1916-1917).

12 июня 1917 г. отчислен от должности с зачислением в резерв, а 6 октября того же года уволен со службы.

Награжден: орденами - Св. Анны 3 ст. (1896) и 2 ст. с мечами (1907), Св. Станислава 2 ст. (1902), Св. Владимира 4 ст. с бантом за 20 кампаний (1903) и 3 ст. (1913); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), священного коронования императора Николая II (1896), Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), 100-летия Отечественной войны 1912 г. (1912), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); золотым знаком окончания курса Морскою корпуса (1910).

Скончался 2 февраля 1935 г. в Париже.

Прохоров Константин Викторович (1873-1915) - лейтенант, старший штурманский офицер крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1891 г.; мичман (1894), лейтенант (1898), капитан-лейтенант (1907), капитан 2 ранга (1908), капитан 1 ранга "за отличие" (1914).

В заграничном плавании на эскадренном броненосце "Император Александр 11" (1896-1898), мореходной канонерской лодке "Грозящий" (1898-1899), эскадренном броненосце "Севастополь" (1900-1901), крейсере 1 ранга "Аврора" (1903, 1904-1906 гг.).

Старший офицер крейсера 1 ранга "Аврора" (1905-1907), командир эскадренных миноносцев "Деятельный" (1907-1908) и "Расторопный" (1908-1910), штаб-офицер, заведующий обучением в Минном офицерском классе Учебно-минного отряда Балтийского флота (1910-1913), командир минного заградителя "Енисей" (1913-1915).

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. (1902) и 2 ст. с мечами (1907), Св. Анны 2 ст. (1912); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), в память военных событий в Китае в 1900-1907 гг. (1902), Русско-японской войны 1904-1905 гг. с бантом (1906), 300-летия царствования дома Романовых (1913), а также Георгиевским оружием (1915); золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910).

Погиб 22 мая 1915 г. на минном заградителе "Енисей", торпедированном германской подводной лодкой U-26 в районе мыса Оденсхольм.

Путятин Александр Владимирович - князь (1877-1941) - лейтенант, младший артиллерийский офицер крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1896 г.; мичман (1899), лейтенант (1904), штабс-капитан (1914).

В заграничном плавании на транспорте "Якут" (1900), крейсере 2 ранга "Разбойник" (1902 и 1903 гг.), крейсере 1 ранга "Аврора" (1904-1905), помощник командира подводной лодки "Палтус" (1906-1907); вахтенный начальник транспорта "Монгугай" (1907-1908).

Уволен со службы 21 января 1908 г. по личному прошению, поданного по предложению и. д. командира Владивостокского порта капитана 1 ранга барона В. Н. Ферзена, за совершенный проступок во время беспорядков во Владивостоке в 1906-1907 гг., без производства в следующее звание и права ношения мундира в отставке. Тогда, спасая свою жизнь, он укрывался в подвале Морского собрания, а затем, чтобы не быть узнанным, переоделся в пальто лакея, приказав свое спрятать.

С началом Первой мировой войны мобилизован в октябре 1914 г. и в звании штабс-капитана направлен во 2-ю Тяжелую артиллерийскую бригаду.

В советское время преподавал математику в Ростовском экономическом институте.

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. (1906) и 2 ст. с мечами (1907), Св. Анны 2 ст. с мечами (1914), Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом (1915); медалью - в память военных событий в Китае в 1900-1901 гг. (1902).

Погиб (умер ?) в Крыму в 1941 г.

Рожественский Зиновий Петрович (1848-1909) - вице-адмирал, командующий 2-й эскадрой флота Тихого океана.

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1865 г.; мичман (1870), лейтенант (1873), капитан-лейтенант (1877), капитан 2 ранга (1885), капитан 1 ранга (1892), контр-адмирал (1898), вице-адмирал и генерал-адьютант (1904).

Участник боя вооруженного парохода "Веста" с турецким броненосцем "Фетхи Буленд" во время Русско-турецкой войны 1877-1878 гг., служба на флоте Болгарского княжества (1883-1885), старший офицер броненосной батареи "Кремль" (1887), фрегата "Герцог Эдинбургский" (1888-1889), командир: клиперов "Наездник" (1890) и "Крейсер" (1891), мореходной канонерской лодки "Грозящий" (1891), крейсера 1 ранга "Владимир Мономах" (1894-1896), броненосца береговой обороны "Первенец" (1896-1898), Учебно-артиллерийского отряда (1899 и 1900 гг.), начальник Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота (1900-1902), и. д. начальника ГМШ (1903-1904), начальник ГМШ (1904), командующий 2-й эскадрой флота Тихого океана (1904-1905). С 1906 г. в отставке.

Награжден: орденами - Св. Георгия 4 ст. (1877), Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом (1877), 3 ст. (1896), Св. Станислава 1 ст. (1901), Св. Анны 1 ст. (1903); медалями - за участие в Русско-турецкой войне 1877-1878 гг. (1878), в память царствования императора Александра 111 (1896), за труды по 1-й переписи населения (1897), в память священного коронования императора Николая II (1898); знаком окончания Михайловской артиллерийской академии (1873).

Скончался 1 января 1909 г. в Санкт-Петербурге.

Романов Владимир Вадимович (1876-1962) - лейтенант крейсера 2 ранга "Изумруд".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1892 г.; мичман (1895), лейтенант (1899), старший лейтенант "за отличие" (1914), капитан 2 ранга "за отличие" (1916).

В заграничном плавании на эскадренном броненосце "Сисой Великий" (1896-1899), крейсере 2 ранга "Изумруд" (1904-1905), в запасе (1900-1904 гг. - в это же время окончил Горный институт во Фрейбурге и 1905-1914).

По состоянию на 1916 г. числился во 2-м Балтийском флотском экипаже. В октябре - декабре 1915 г. посетил Париж и Лондон с миссией начальника МГШ вице-адмирала А. И. Русина по вопросам снабжения русской армии предметами вооружения.

Уволен со службы 22 ноября 1917 г.

Награжден: орденами - Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом (1904) и Св. Анны 3 ст. (1915) и 2 ст. (1916); медалью в память 300-летия Гангутской победы (1915).

Во время похорон 31 января 1962 г. инженер-механика капитана 1 ранга В. П. Орлова-Диаборского простудился и скончался 7 марта 1962 г. от обострившегося туберкулеза в Париже. Похоронен на кладбище в Сент-Женевьев-де-Буа.

Семенюк Александр Данилович (1878-1905) - помощник старшего инженер-механика, старший судовой механик крейсера 2 ранга "Изумруд".

Выпускник Морского технического училища Императора Николая I. На службе с 1895 г.; младший инженер-механик (1898), помощник старшего инженер-механика (1902), переведен в штабс-капитаны (1905).

В заграничном плавании на эскадренном броненосце "Император Александр II", минном крейсере "Абрек" (1899-1902) и крейсере 2 ранга "Изумруд" (1904-1905).

Скончался 29 декабря 1905 г. от горловой чахотки (туберкулеза) в Санкт-Петербурге, не дожив всего несколько дней до выхода указа (от 02.01.1906 г.) о награждении его орденом Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом.

Соколов Николай Иванович (1856-1905) - прапорщик по механической части, 4-й механик крейсера 1 ранга "Олег".

На службе с 1904 г.; прапорщик по механической части (1904).

В заграничном плавании на крейсере 1 ранга "Олег" (1904-1905).

Умер 23 августа 1905 г. от холеры в госпитале, заразившись во время ее эпидемии на берегу при стоянке корабля в Маниле.

Сорокин Михаил Яковлевич (1879-1955) - прапорщик по морской части, младший штурман крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Бакинского мореходного училища (1901). На службе с 1904 г.; прапорщик по морской части (1904), подпоручик по Адмиралтейству (1907), поручик (1908), штабс-капитан (1912), зачислен в Корпус гидрографии со званием гидрографа (1913), капитан Корпуса гидрографии "за отличие" (1915).

В заграничном плавании на крейсере 1 ранга "Аврора" (1904-1906), во время Цусимского сражения командовал артиллерийским плутонгом, вахтенный начальник портового судна "Буря" (1906-1907) и транспорта "Ангара" (1906-1907), командир портового судна "Буря" (1908-1914) и гидрографического судна "Азимут" (1914-1921), начальник партии Гидрографического отряда судов особого назначения с оставлением в прежней должности (с мая 1917 г.)

В марте 1921 г. во время Кронштадтского мятежа по доносу арестован и осужден на один год принудительных работ, но через девять с половиной месяцев пребывания в Петроградских тюрьмах и лагерях был освобожден по амнистии без всяких последствий; старший помощник, а затем капитан ледокола "Святогор" (1922-1927), один из руководителей ледовых проводок судов по Северному морскому пути, участник Карских и Ленских экспедиций (конец 20-х середина 30-хгг.), капитан ледоколов "Ермак" (1934-1951 гг. - с перерывами) и "Сибиряков" (1951-1953).

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (1907) и 2 ст. с мечами (1915), Св. Анны 3 ст. (1912) и 4 ст. "за храбрость" (1915), в советское время был награжден тремя орденами Ленина, двумя Красного Знамени, Отечественной войны 1 ст. и Ушакова 2 ст.; медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905гг. (1906), плавания в 1904-1905гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1907), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); знаком в память 100-летия реформы Лоцманского и маячного ведомства в Финляндии (1912).

Старк Георгий (Юрий) Карлович (1878-1950) - лейтенант, старший минный офицер крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1895 г.; мичман (1898), лейтенант (1902), старший лейтенант (1907), капитан 2 ранга (1912), капитан 1 ранга "за отличие" (1916), контр-адмирал "за отличие" (1917).

В заграничном плавании на крейсерах 1 ранга "Герцог Эдинбургский" (1900-1902) и "Аврора" (1903 и 1904-1906 гг.), помощник старшего офицера крейсера "Аврора" (1909-1910), и.д. старшего офицера крейсера "Аврора" (1910-1912), командир эскадренных миноносцев "Сильный" (1912-1914), "Страшный" (1914-1916), "Донской казак" (1916), начальник 5-го дивизиона эскадренных миноносцев Балтийского моря (1916-1917), начальник 2-го дивизиона эскадренных миноносцев Балтийскою моря (март - июль 1917 г.), командующий под брейд-вымпелом минной дивизией Балтийского моря (1917), начальник минной дивизии Балтийского моря (1917-1918).

Уволен со службы 3 апреля 1918 г.

Во время Гражданской войны на стороне белых. Командовал военными флотилиями на реках Белой и Каме. Позднее командующий Сибирской флотилией (1921-1922). В октябре 1922 г. увел остатки флотилии в Шанхай и Манилу, где после распродажи кораблей и разделения вырученной суммы всем поровну, не взирая на чины, уехал в Париж, где работал шофером такси.

Награжден: орденами - Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом (1907), Св. Станислава 3 ст. (1906) и 2 ст. (1908) и мечами к нему (1915), Св. Владимира 4 ст. с бантом за 18 кампаний (1915); медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1907), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910).

Скончался 3 марта 1950 г. под Парижем.

Терентьев Африкой Владимирович (1880 - ?) - мичман, вахтенный начальник крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1900 г.; мичман (1903), лейтенант (1907), старший лейтенант "за отличие" (1913), капитан 2 ранга "за отличие" (1916).

В заграничном плавании на крейсере 1 ранга "Аврора" (1903 и 1904-1906 гг.), флагманский артиллерийский офицер штаба начальника Действующего флота Тихого океана (1909-1911), флагманский артиллерийский офицер штаба командующего Сибирской флотилией (1911-1913), и.д. старшего офицера крейсера "Аскольд" (1914-1916), старший офицер крейсера "Аскольд" (апрель - июль 1916 гг.), командир посыльного судна

"Ярославна" (1916), Александровской отдельной флотской роты и артиллерии Кольского залива (1917).

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (1907) и 2 ст. с мечами (1915), Св. Анны 3 ст. (1910), Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом "за отличие в делах против неприятеля" (1916) и наградным Георгиевским оружием (1916); медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1907), 300-летия царствования дома Романовых (1913) и 200-летия Гангутской победы (1915); знаком в память 200-летнего юбилея Морского корпуса (1901) и золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910).

Фелькерзам Дмитрий Густавович (1846-1905) - контр-адмирал, младший флагман 2-й эскадры флота Тихого океана.

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1864 г.; мичман (1869), лейтенант (1872), капитан-лейтенант (1884), капитан 2 ранга (1885), капитан 1 ранга (1893), контр-адмирал (1899).

В заграничном плавании на корвете "Витязь" (1870-1871) старший офицер фрегата "Владимир Мономах" во время его плавания из Кронштадта во Владивосток и обратно (1884-1887), командир клипера "Джигит" (1891-1892) заведующий миноносками при 18-м и 1-м флотских экипажах (1893-1895) командир эскадренного броненосца "Император Николай I" (1895-1899) и 17-го флотского экипажа (1898-1900) председатель комиссии морских артиллерийских опытов в Санкт-Петербургском порту (1900-1903) младший флагман Балтийского флота (1901-1902), командир Учебно-артиллерийского отряда Балтийского флота (1903-1904), младший флагман 2-й эскадры флота Тихого океана (1904-1905).

Награжден: орденами - Св. Владимира 4 ст. за 20 кампаний (1887) и 3 ст. (1895), Св. Станислава 1 ст. (1902), Св. Анны 1 ст. (1904); медалями - в память царствования императора Александра III (1896) и священного коронования императора Николая II (1899).

Скончался 10 мая 1905 г. от перенесенного 3 апреля в бухте Камранг инсульта на борту эскадренного броненосца "Ослябя".

Ферзен Василий Николаевич - барон (1858-1937) - капитан 2 ранга, командир крейсера 2 ранга "Изумруд".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1876 г.; мичман (1880), лейтенант (1885), капитан 2 ранга (1899), капитан 1 ранга (1905), контр-адмирал (1910), вице-адмирал (1913).

Командир миноносца "Взрыв" (1896 и 1897 гг.), старший офицер крейсера 2 ранга "Африка" (1897-1899), морской агент (атташе) в США (1899-1902), командир крейсера 2 ранга

"Изумруд" (1902-1905), и.д. командира Владивостокского порта (1906-1907), командир крейсера "Аврора" (1907-1905), командующий под брейд-вымпелом 2-й минной дивизией Балтийского моря (1908-1910), начальник 2-й минной дивизии Балтийского моря (1910-1911), начальник бригады крейсеров эскадры Балтийского моря (1911-1913), начальник бригады линейных кораблей Балтийского моря (1913-1914), член Главного военно-морского суда (1914-1917).

Уволен со службы 13 апреля 1917 г.

Награжден: орденами - Св. Станислава 2 ст. (1898) и 1 ст. (1912), Св. Анны 2 ст. (1902) и 1 ст. (1914), Св. Владимира 3 ст. (1906) и 2 ст. (1915); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), 300-летия царствования дома Романовых (1913) и 200-летия Гангутской победы (1915); золотой саблей с надписью "За храбрость" (1905) и золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910).

Скончался 14 мая 1937 г. в Эстонии.

Хохлов Александр Васильевич (1866-1932) - лейтенант, командир миноносца "Резвый".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1885 г.; мичман (1888), лейтенант (1894), капитан 2 ранга (1905), капитан 1 ранга с увольнением со службы (10 октября 1912 г.); в звании полковника числился в резерве при штабе Киевского военного округа, переведен в прежнее звание капитана 1 ранга (1916).

В заграничном плавании на крейсере 1 ранга "Генерал-адмирал" (1893-1895), эскадренном броненосце "Император Александр II" (1898-1901).

Командир миноносца "Резвый" (1904-1907), и посыльного судна "Лейтенант Ильин" (1907-1910).

Награжден: орденами - Св. Анны 3 ст. (1901), Св. Станислава 3 ст. (1907); медалью в память царствования императора Александра III (1896).

Скончался 2 сентября 1932 г. Похоронен на кладбище в Сент-Женевье-де-Буа.

Шмолинг Николай Федорович (1881 - ?) - младший инженер-механик, помощник старшего судового механика крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского инженерного училища императора Николая I. На службе с 1900 г.; младший инженер-механик (1903), переведен поручиком (1905), капитан Корпуса инженер-механиков (1911), переименован в инженер-механика старшего лейтенанта (1913).

В заграничном плавании на крейсере 1 ранга "Аврора"

(1903-1905) и "Олег" (1905-1906), на который был переведен 23 ноября 1905 г.

И.д. судового механика миноносца "Прыткий" (1906), эскадренных миноносцев "Сердитый" и "Бесшумный" (1907), судовой механик эскадренного миноносца "Капитан Юрасовский" (1911).

Награжден: орденом Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (1907); медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1909); 300-летия царствования дома Романовых (1913); серебряным знаком окончания курса Морского инженерного училища императора Николая I (1910).

Щаховский Михаил Владимирович (1881 - ?) - мичман, вахтенный начальник крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1899 г.; мичман (1902), лейтенант за пребывание в запасе (1913), старший лейтенант "за отличие" (1916).

В заграничном плавании на эскадренном броненосце "Император Николай 1" (1902 и 1903 гг.), минном крейсере "Абрек" (1903 и 1904 гг.), крейсере 1 ранга "Аврора" (1904-1906), в запасе (1906-1914).

По состоянию на июнь 1915 г. являлся заведующим по минной части Адмиралтейского и Балтийского судостроительных заводов.

Награжден: орденами - Св. Анны 4 ст. "за храбрость" (1904) и 3 ст. (1915), Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (1907); медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. с бантом (1906), плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1907), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); знаками - памяти 200-летнего юбилея Морского корпуса (1901), и золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910).

Эймонт Борис Николаевич (1883 - ?) - мичман, младший штурманский офицер крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1900 г.; мичман (1903), лейтенант (1906), старший лейтенант (1914), капитан 2 ранга "за отличие" (1916).

В заграничном плавании на крейсере "Аврора" (1903-1906, 1909 и 1910 гг.).

Командир миноносца № 218 (1913-1914), старший офицер канонерской лодки "Хивинец" (1914-1916), командир эскадренного миноносца "Дельный" (1916-1917).

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом (1907), 2 ст. (1913) и мечами к нему (1915), Св. Анны 3 ст.

(1908); медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906), плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1907), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); знаком в память 200-летнего юбилея Морского корпуса (1901), золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910) и знаком окончания Николаевской Морской академии (1913).

Энквист Оскар Адольфович (1849-1912) - контр-адмирал, младший флагман 2-й эскадры флота Тихого океана.

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1866 г.; мичман (1871), лейтенант (1874), капитан 2 ранга (1886), капитан 1 ранга (1894), контрадмирал (1901), вице-адмирал с увольнением со службы (19 ноября 1907).

В заграничном плавании на фрегате "Князь Пожарский" (1878-1881), канонерской лодке "Сивуч" (1885-1887) и фрегате "Память Азова" (1888-1891) старшим офицером на двух последних.

Командир мореходной канонерской лодки "Бобр" (1891-1893), крейсера 1 ранга "Герцог Эдинбургский" (1897-1899), командир Николаевского порта и градоначальник города Николаева (1902-1904,1, младший флагман 2-й эскадры флота Тихого океана (1904-1905), младший флагман (1906-1907).

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. (1880), 2 ст. (1890) и 1 ст. (1904), Св. Анны 3 ст. (1886) и 2 ст. (1892), Св. Владимира 4 ст. с бантом за 26 кампаний (1897) и 3 ст. (1899); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), за труды по 1-й переписи населения (1897), в память священного коронования императора Николая II (1898), в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. (1906) и плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры флота Тихого океана (1907).

Скончался 3 марта 1912 г. в Кронштадте, где и похоронен.

Эссен Николай Оттович, фон (1860-1915) - капитан 1 ранга, командир эскадренного броненосца "Севастополь".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1877 г.; мичман (1881), лейтенант (1886), капитан 2 ранга (1899), капитан 1 ранга (1904), контр-адмирал (1907), вице-адмирал (1910), адмирал (1913).

В заграничном плавании на фрегате "Герцог Эдинбургский" (1880-1882), крейсерах I ранга "Адмирал Корнилов", "Владимир Мономах" и кораблях эскадры Тихого океана (1892-1897), миноносце № 120 ("Пакерорт") командиром (1897 и 1898 гг.), мореходной канонерской лодке "Грозящий" старшим офицером (1898-1900) и крейсере 1 ранга "Богатырь" (1900-1901); командир парохода "Славянка" (1901-1902), крейсера 2 ранга "Новик"

(1902-1904), эскадренного броненосца "Севастополь" (1905), заведующий стратегической частью военно-морского Ученого отдела ГМШ (1905), командир крейсера 1 ранга "Рюрик" (март - август 1906 г.), командующий отрядом минных крейсеров и дивизией эскадренных миноносцев Балтийского моря (1906-1908), начальник соединенных отрядов Балтийского моря на правах начальника Морских сил (1908 и 1909 гг.), и.д. начальника Действующего флота Балтийского моря (1909 и 1910 гг.), начальник Действующего флота Балтийского моря (1910-1911), командующий флотом Балтийского моря (1911-1915).

Награжден: орденами - Св. Георгия 4 ст. (1905), Св. Анны 3 ст. (1897) и 1 ст. (1911), Св. Владимира 4 ст. с бантом за 20 кампаний (1898), 3 ст. (1906) и 2 ст. (1913), Св. Станислава 2 ст. (1902) и 1 ст. (1908); медалями - в память царствования императора Александра III (1896), Русско-японской войны 1904-1905гг. (1906), 100-летия Отечественной войны 1812 г. (1912), 300-летия царствования дома Романовых (1913); золотой саблей с надписью "За храбрость" (1904); знаками - Морской академии (1886), в память 200-летнего юбилея Морского корпуса (1901), 100-летнего юбилея реформы Лоцманского и маячного ведомства в Финляндии (1912); золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910) и нагрудным знаком для защитников крепости Порт-Артур (1914).

Скончался 7 мая 1915 г. Похоронен на Новодевичьем кладбище в Санкт-Петербурге.

Яковлев Василий Васильевич (1883-1970) - мичман, водолазный офицер крейсера 1 ранга "Аврора".

Выпускник Морского корпуса. На службе с 1900 г.; мичман (1903), лейтенант (1907), старший лейтенант "за отличие" (1913), капитан 2 ранга "за отличие" (1915).

В заграничном плавании на крейсере 1 ранга "Аврора" (1904-1905), линейном корабле "Слава" (1906-1909) делопроизводитель МГШ и редактор журнала "Морской сборник" (1913-1915), морской агент (атташе) в Болгарии (1915-1916), представитель флота при румынском Верховном командовании (1916 и 1917 гг.), адъютант помощника морского министра, старший адъютант ГМШ с зачислением в береговой состав, штаб-офицер матросского отдела Главного управления по делам личного состава флота (1917).

Награжден: орденами - Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантами (1907) и 2 ст. (1914), Св. Анны 3 ст. (1912) и 2 ст. (1915); медалями - в память Русско-японской войны 1904-1905 гг. с бантом (1906), плавания в 1904-1905 гг. 2-й эскадры флота

Тихого океана (1907), 100-летия Отечественной войны 1812 г. (1912), 300-летия царствования дома Романовых (1913), 200-летия Гангутской победы (1915); знаком в память 200-летнего юбилея Морского корпуса (1901) и золотым знаком окончания курса Морского корпуса (1910); итальянской медалью за оказание помощи пострадавшим во время бывшего в 1908 г. землетрясения в Сицилии и Калабрии (1911).

Скончался 29 января 1970 г. в Шелль близ Парижа.

Л. А. Кузнецов

Комментарии

{1} Крейсер 2 ранга "Изумруд" (однотипный с "Жемчугом") построен на Невском судостроительном и механическом заводе в Санкт-Петербурге в соответствии с кораблестроительной программой 1898 года по усовершенствованному проекту крейсера "Новик" фирмы "Шихау". Водоизмещение (норм.) 3350 т. Алина наибольшая 111,0 м, ширина 12,8 м, осадка 5,0 м. Энергетическая установка: три вертикальные паровые машины тройного расширения общей мощностью 18 000 л.с.; 16 водотрубных котлов системы "Ярроу". Скорость хода 24 уз. Запас угля 500 т. Дальность плавания экономическим ходом 10 уз - 4500 миль. Вооружение: восемь 120-мм, шесть 47-мм, два 37-мм орудия; один кормовой и два бортовых минных (торпедных) аппарата. Бронирование: палуба 30 мм (скосы 51 мм), боевая рубка 30 мм. Экипаж: 15 офицеров, 324 матроса.

{2} Спуск на воду крейсера "Изумруд" состоялся 9 октября 1903 г.

{3} Явная ошибка, возможно, связанная с незавершенностью постройки корабля на момент дневниковой записи. "Изумруд" имел три мачты, две из которых, легкие фок - и бизань-, были установлены по опыту эксплуатации "Новика" для повышения надежности флажного сигналопроизводства.

{4} Отличия "Изумруда" и "Жемчуга" от прототипа заключались также в увеличении ширины корпуса на 0,6 м, количестве и типе паровых котлов, установке разобщительных муфт на линиях гребных валов. Количество минных аппаратов, напротив, уменьшено по сравнению с "Новиком" с пяти до трех.

{5} Основные силы 2-й Тихоокеанской эскадры (официальное название - 2-я эскадра флота Тихого океана) вышли из Кронштадта в Ревель 29 августа 1905 г.

{6} Мост Императора Александра II, ныне Литейный.

{7} Главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал А. А. Бирилев.

{8} Впоследствии при прорыве 15 мая 1905 г. "Изумруд" в течение трех часов шел со скоростью около 24 уз, несмотря на

износ механизмов и обрастание корпуса в длительном плавании. Недобор проектной скорости на испытаниях объясняется, главным образом, отсутствием времени на доводку механизмов из-за сокращения программы испытаний в условиях войны. "Новик" выходил на мерную линию 17 раз, и его скорость в первом пробеге составила только 22 уз. Перегрузка "Изумруда" по сравнению с "Новиком" составляла около 270 т.

{9} Военный порт Императора Александра III в Либаве, построенный в 1890-1907 гг. в качестве незамерзающей военно-морской базы Балтийского флота.

{10} Сравнение достаточно условное. Дальние походы и особенности Тихоокеанского театра, безусловно, способствовали более высокому уровню морской выучки, однако корабли, плававшие в дальневосточных водах, как и Балтийского флота, из-за "ограниченности кредитов" не занимались круглогодичной боевой подготовкой, несмотря на наличие незамерзающей базы. Накануне войны в октябре 1903 г. эскадра в Порт-Артуре окончила семимесячную кампанию и вступила в "вооруженный резерв", было произведено перемещение части офицеров, уволено в запас 1,5 тысячи выслуживших срок матросов наиболее опытная часть рядового состава. На кораблях 2-й Тихоокеанской эскадры число призванных из запаса нижних чинов составляло от 15 до 23%. Учитывая, что срок пребывания в запасе в то время составляет всего три года после семи лет действительной службы, запасных нельзя было считать совершенно отвыкшими от моря и потерявшими квалификацию. Предстоящий поход был более чем достаточен для восстановления необходимых навыков при грамотной организации боевой подготовки. Достаточно высок был и моральный дух рядового состава - предстоящие опасности войны не вызвали роста дезертирства. Случаи нарушения дисциплины в походе (за исключением пьянства в увольнении на берег) были сравнительно редки. За весь период похода при общей численности нижних чинов около 16 тыс. чел. только 46 дисциплинарных проступков стало предметом расследования и только 11 из них закончились судом. Оба случая заявления претензий во фронте были вызваны плохим питанием. В бою нижние чины, как правило, сражались храбро и самоотверженно.

{11} Имеется в виду поражение русской эскадры в бою в Желтом море 28 июля 1904 г.

{12} Крейсер 1 ранга "Олег", представитель наиболее крупной и удачной серии российских крейсеров 1 ранга (типа "Богатырь"), выгодно отличавшейся улучшенной защитой главной артиллерии и расположением концевых орудий в двухорудийных башнях. Заложен в Новом Адмиралтействе в Санкт-Петербурге 6 июля

1902 г., спущен на воду 14 августа 1903 г. Водоизмещение (полн.) 7400 т. Длина наибольшая 134,1 м, ширина 16,6 м, осадка 6,3 м при нормальном водоизмещении 6440 т. Мощность механизмов 19 500 л.с. Скорость хода 23 уз (на испытаниях в октябре 1904 г. достигнута скорость 21 уз при полном водоизмещении). Дальность плавания экономическим ходом 12 уз - 3000 миль. Вооружение: по двенадцать 152-мм и 75-мм, восемь 47-мм, два 37-мм орудия; два бортовых минных (торпедных) аппарата. Бронирование: палуба 35 мм (скосы 70 мм), башни 89-127 мм, казематы 35-80 мм, боевая рубка 140 мм. Экипаж: 21 офицер, 559 матросов.

{13} На самом деле ночью с 8 на 9 октября в районе Догер-банки корабли 2-й Тихоокеанской эскадры обстреляли английские рыболовные траулеры, пересекавшие без огней ее курс и ошибочно принятые за японские миноносцы. За 10 мин было выпущено более 500 снарядов. Один из траулеров был потоплен, и четыре повреждены, имелись человеческие жертвы. Пять попаданий случайными снарядами получил крейсер "Аврора". Так как траулеры были приписаны к порту Гулль, то инцидент, ставший предметом разбора Международной следственной комиссии, получил название Гулльского.

{14} Вероятно, лейтенант Г. М. Добролюбов; списан со вспомогательного крейсера "Терек" 5 ноября 1904 г. в распоряжение берегового экипажа.

{15} Учебное судно "Океан". Построено в Германии на верфи "Ховальдтсверке" в Киле в 1901-1903 гг. Водоизмещение 11 675 т, длина между перпендикулярами 143,7 м, ширина 17,4 м, осадка 7,6 м, скорость 18 уз, экипаж 250 чел. Принимало участие в походе 2-й Тихоокеанской эскадры до Танжера в качестве транспорта. Под наименованием "Комсомолец" (переименован 15 октября 1922 г.) эксплуатировалось до 1961 г.

{16} Добровольный флот - одна из крупнейших судоходных компаний России последней четверти XIX - первой четверти XX века. Основан в 1878 г. по инициативе Императорского общества содействия русскому торговому мореходству. Комплектовался быстроходными товаро-пассажирскими судами, которые в мирное время использовались на коммерческих рейсах, а в военное могли вооружаться и вводиться в состав военно-морского флота в качестве вспомогательных крейсеров. Пароходы Добровольного флота закупались на средства, собранные по подписке, и традиционно получали названия российских городов, в зависимости от величины ич взносов. При этом компания получала государственную субсидию и выполняла ряд важных правительственных заказов, как правило, на дальневосточных

линиях. В годы Русско-японской войны значительная часть Добровольного флота была мобилизована и использовалась в военных целях.

{17} "Громкий", "Грозный", "Пронзительный", "Прозорливый" и "Резвый".

{18} Снабжение 2-й Тихоокеанской эскадры углем обеспечивалось по контракту германской Гамбургско-Американской пароходной компанией (HAPAG).

{19} Японская агентура в европейских странах усиленно нагнетала слухи о готовящихся диверсиях, нападениях на 2-ю Тихоокеанскую эскадру миноносцев и подводных лодок по всему маршруту ее следования. Эти слухи, дополнительно усиливавшиеся развернутой российской агентурной сетью, старательно отрабатывавшей свое содержание, держали командование эскадры и экипажи кораблей в постоянном нервном напряжении (что прекрасно прослеживается в записях автора), в значительной степени и спровоцировали Гулльский инцидент.

{20} В мируА. Рукин. В Танжерский госпиталь был помещен 16 октября 1905 г.

{21} 3 марта 1897 г. во время учебной стрельбы в 10 милях от бухты Суда в кормовой башне броненосца "Сисой Великий" произошел взрыв, которым была сорвана крыша башни, убито 16 человек и тяжело ранено 15 человек (шестеро из них впоследствии скончались). Причиной трагедии стало производство выстрела при неполностью закрытом замке орудия.

{22} После захвата 23 ноября 1904 г. горы Высокая японцы получали возможность корректировать огонь тяжелой осадной артиллерии по кораблям 1-й Тихоокеанской эскадры, стоящим в Западном и Восточном бассейнах Порт-Артура, боеспособность которых к этому времени была серьезно снижена передачей для нужд обороны крепости значительного количества орудий среднего и малого калибра, боезапаса и большими потерями моряков на сухопутном фронте. В течение последующих четырех дней почти все крупные корабли были потоплены в мелководных гаванях. Броненосец "Севастополь", по инициативе командира, капитана 1 ранга Н. О. Эссена, выведенный на внешний рейд в бухту Белый Волк для подготовки к прорыву, получил повреждения в результате атак японских миноносцев и был затоплен. В ночь на 20 декабря, накануне капитуляции, в Чифу и Циндао прорвались эскадренные миноносцы "Смелый", "Бойкий", "Скорый", "Властный", "Сердитый" и "Статный". На последнем были вывезены боевые знамена частей крепости и секретные документы.

{23} В конце июня - начале июля 1904 г. вспомогательные крейсеры "Петербург" (командир капитан 2 ранга И. Г. Скальский) и "Смоленск" (командир капитан 2 ранга П. А. Троян) задержали в Красном море английские пароходы "Малакка", "Ардова", "Формоза" и германский пароход "Скандия" с грузом военной контрабанды для Японии. Все задержанные суда с призовыми командами были направлены в Либаву. Эти действия вызвали бурные политические протесты со стороны Великобритании под предлогом того, что вспомогательные крейсеры, бывшие пароходы Добровольного флота, вышли из Черного моря через проливы под коммерческим флагом и установили вооружение уже в открытом море, а следовательно, их действия в качестве военных кораблей не могут считаться законными. Под давлением Великобритании, угрожавшей разрывом дипломатических отношений и направившей военные корабли для защиты своего судоходства в Красном море, все захваченные суда были освобождены, и крейсерские операции в этом районе свернуты. Инцидент с пароходом "Малакка" стал крупным политическим поражением России.

{24} Вероятно, лейтенант В. В. Романов.

{25} Слух оказался ложным. Два японских вспомогательных крейсера действительно совершили в декабре 1904 г. поход в район Сингапура и Батавии, но окончился он безрезультатно.

{26} Миноносцем "Резвый" командовал лейтенант А. В. Хохлов.

{27} Отдельный отряд судов в составе устаревших кораблей (эскадренный броненосец "Император Николай I", крейсер 1 ранга "Владимир Мономах" и броненосцы береговой обороны "Адмирал Сенявин", "Адмирал Ушаков", "Генерал-адмирал Апраксин"), иногда называемый 3-й Тихоокеанской эскадрой. Сформирован по инициативе главного командира Балтийского флота вице-адмирала АЛ. Бирилева и под давлением общественного мнения для усиления 2-й Тихоокеанской эскадры. Вышел из Либавы 2 февраля 1905 г. под командованием, контр-адмирала Н. И. Небогатова.

{28} Крейсер 1 ранга "Аврора" заложен 23 мая 1897 г. на стапеле крытого эллинга Нового Адмиралтейства в Санкт-Петербурге. Спущен на воду 11 мая 1900 г., вступил в строй 18 сентября 1903 г. Водоизмещение (полн.) 6731 т. Длина наибольшая 126,8 м, ширина 16,8 м, осадка 6,4 м. Мощность механизмов 11 971 л.с. Скорость хода 19,1 уз. Дальность плавания экономическим 10-узловым ходом 4000 миль. Вооружение (на 1904 г.): восемь 152-мм, 24 75-мм, восемь 37-мм орудий, носовой надводный и два бортовых подводных минных

аппарата. Бронирование: палуба 38 мм (скосы 51-63 мм), боевая рубка 152 мм. Экипаж: 20 офицеров, 550 матросов. "Аврора" в 1904 г. была хотя и новым, но несколько устаревшим кораблем. Основными недостатками проекта являлись низкая скорость хода, слабое вооружение, отсутствие броневой защиты артиллерии. Вместе с тем, "Аврора" была крупнее японских бронепалубных крейсеров и по вооружению превосходила большинство из них (кроме "Титосе" и "Касаги").

{29} Эта трагедия имела место 30 декабря 1904 г. на вспомогательном крейсере "Урал", тогда погиб прапорщик по механической части А. А. Попов.

{30} Ревизором транспорта "Иртыш" был в это время мичман Г. К. Граф (1885-1966), впоследствии в годы Первой мировой войны служивший в должности минного, а затем старшего офицера эскадренного миноносца "Новик". Автор книги "На "Новике". Балтийский флот в войну и революцию". (1922 г.; переиздана издательством "Гангут" в 1997 г.). После революции Г. К. Граф один из видных деятелей русской морской эмиграции, начальник политической канцелярии великого князя Кирилла Владимировича. "Путешествие solo с большим мешком золота" из Порт-Саида в Сайгон увлекательно описано им в ряду других событий похода транспорта "Иртыш" в составе 2-й Тихоокеанской эскадры в книге воспоминаний "Моряки" (1930 г.; переиздана редакцией альманаха "Корабли и сражения" в 1997 г.)

{31} Снова ложный слух. Японские боевые корабли в начале 1905 г. в Индийский океан не заходили.

{32} Приказание о необходимости удаления с кораблей эскадры деревянной отделки помещений, шлюпок и других горючих материалов так и не было отдано до начала боя, что признается одним из серьезных просчетов командования по подготовке к нему, приведшим к катастрофическим пожарам на многих кораблях эскадры ("Князь Суворов", "Император Александр III" и др.). С отдельных кораблей деревянные части удалялись самостоятельно, по инициативе командиров (крейсера "Аврора", "Адмирал Нахимов" и др.)

{33} Здесь и далее под "сетями минного заграждения" подразумеваются противоторпедные сети. В дореволюционном российском флоте торпеда называлась самодвижущейся миной Уайтхеда.

{34} Начиная с ноября 1902 г. России неоднократно поступали предложения приобрести в Италии на верфи "Ансальдо" броненосные крейсеры "Ривадавия" и "Морено", строившиеся по заказу Аргентины, впоследствии аннулированному. Однако, несмотря на обострение политической

обстановки на Дальнем Востоке, Морское министерство по ряду причин от сделки отказалось, сославшись на отданное в 1901 г. указание Николая II осуществлять постройку военных кораблей только в России, несмотря на то, что немалое их число было заказано в Германии, США, и Франции. Иначе рассудила Япония, деятельно готовившаяся к войне и использовавшая предоставившуюся возможность быстрого усиления своего флота. В декабре 1903 г. крейсеры были куплены и в марте 1904 г. вошли в состав японского флота под именами "Ниссин" и "Касуга". Впоследствии эти корабли в составе 1-го броненосного отряда принимали участие в боевых действиях по блокаде Порт-Артура и обоих генеральных сражениях - в Желтом море и в Корейском проливе. Уже в ходе войны Россия начала переговоры через "третьих лиц" в Европе о покупке четырех крейсеров (в том числе однотипных "Ниссину" и "Касуге") в Аргентине и трех крейсеров в Чили. Однако в целом политическая обстановка в мире складывалась неблагоприятно для России, и правительства южноамериканских стран от сделки отказались. Провал попытки усиления эскадры "экзотическими" крейсерами стал известен З. П. Рожественскому уже на Мадагаскаре, но эта информация осталась засекреченной, и слухи о возможных подкреплениях еще долго муссировались на эскадре.

{35} Купец I гильдии М. А. Гинсбург с конца XIX века занимался снабжением кораблей российского флота на Дальнем Востоке. Он же организовал поставки для 2-й Тихоокеанской эскадры по всему маршруту перехода. При этом во многих вопросах он проявлял больше оперативности, чем руководство Морского ведомства.

{36} Вероятнее всего, лейтенант М. А. Кедров.

{37} Подробности сражения в Желтом море, сообщенные "артурским лейтенантом", не подтверждаются другими источниками. Отчасти это можно отнести за счет искажения информации при многократном пересказе уже на 2-й Тихоокеанской эскадре.

{38} Сосредоточение крупных сил российского флота у берегов Индокитая, всего в 2500 милях от Японских островов, само по себе было крупным успехом и могло использоваться в качестве сильного аргумента на мирных переговорах. На желательность такого исхода намекал в своих телеграммах и З. П. Рожественский, лучше других представлявший боеготовность вверенной ему эскадры и, что особенно важно, не чувствовавший себя в состоянии решить поставленную задачу - прорваться во Владивосток и завоевать господство в Японском море. Однако высшее политическое руководство Российской империи

продолжало надеяться на перелом хода войны в свою сторону.

{39} На самом деле опасения атак подводных лодок во время перехода 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток были беспочвенны. Япония действительно закупила в США несколько подводных лодок Холланда, но они вступили в строй уже после окончания боевых действий. При этом записи автора красноречиво свидетельствуют о том, какое сильное моральное воздействие оказывала на экипажи кораблей сама возможность применения оружия из-под воды невидимым врагом.

{40} Вопрос о присоединении к эскадре крейсеров "Россия" и "Громобой", экипажи которых имели боевой опыт, даже не поднимался З. П. Рожественским, хотя в период стоянки у берегов Индокитая это было возможно и целесообразно. Что касается третьего крейсера - "Богатырь", то он уже около года находился в ремонте после навигационной аварии 2 мая 1904 г.

{41} На крейсере "Олег" держал флаг младший флагман (он же командующий отрядом крейсеров) 2-й эскадры флота Тихого океана контр-адмирал О. А. Энквист.

{42} Поддержка своих миноносцев при выходе в атаку была одним из назначений крейсеров этого типа при их проектировании. Если такое "предписание" и было в период похода, то впоследствии в бою 14 мая по приказанию З. П. Рожественского "Жемчуг" и "Изумруд", напротив, должны были защищать свои флагманские корабли от возможных атак японских миноносцев. Своим немногочисленным миноносцам была отведена не свойственная им роль спасательных судов, и каких-либо попыток организовать минную атаку японских кораблей предпринято не было.

{43} Характерно, что нерациональность принятой на кораблях эскадры окраски (черный корпус, желтые трубы и шаровые мачты) была очевидна даже для далекого от тактических вопросов судового врача В. С. Кравченко. Если цвет корпуса еще можно было обосновать стремлением командующего сохранить скрытность прежде всего в ночное время, опасаясь минных атак, то желтые трубы в эту концепцию совершенно не укладываются. Аргументы З. П. Рожественского против защитной окраски - "трудно возобновлять" и "должны же мы чем-то отличаться от японцев", высказанные после присоединения "догоняющего отряда" в беседе с командиром крейсера "Олег" капитаном 1 ранга Л. Ф. Добротворским, выглядят малоубедительными. Впрочем, судя по господствовавшему на эскадре настроению мрачной решимости и готовности к самопожертвованию, граничащей с обреченностью, предстоящий бой воспринимался больше как "последний парад".

{44} Туманные картины - изображения, проецируемые на экран при помощи "волшебного фонаря", прообраз современных слайдов. Для демонстрации "туманных картин" два проекционных аппарата соединялись вместе таким образом, чтобы их лучи сходились на одном и том же участке экрана. При медленном закрытии объектива одного аппарата и открытии объектива другого возникал эффект, когда одно изображение как бы пропадало в тумане, из которого постепенно возникало другое. Во время демонстрации одной картины заменялся диапозитив другой, и цикл повторялся.

{45} Пароход "Ольдгамия" под командованием прапорщика по морской части А. С. Трегубова при попытке пройти в Охотское море проливом Фриза в условиях густого тумана сел на камни у острова Уруп. Убедившись в невозможности снять судно с мели, экипаж уничтожил его и на шлюпках добрался до Сахалина, где попал в японский плен.

{46} Имеются в виду соответственно острова Рюкю и Мияко.

{47} Вспомогательные крейсеры "Терек" и "Кубань" были отправлены в отдельное крейсерство у восточных берегов Японии для отвлечения части японских сил от Корейского пролива. За период с 9 мая по 16 июня 1905 г. "Терек" досмотрел несколько десятков пароходов, два их них, груз которых был признан военной контрабандой, потопил. Крейсерство "Кубани" закончилось безрезультатно. На дислокацию сил японского флота накануне Цусимского сражения действия вспомогательных крейсеров не повлияли.

{48} Моральная усталость и желание "скорейшего разрешения своей судьбы", видимо, действительно стали одной из основных скрытых причин выбора для прорыва в Японское море кратчайшего пути через Корейский пролив. Между тем варианты маршрута через Сангарский пролив или пролив Лаперуза. более протяженные и опасные в навигационном отношении, давали эскадре ряд важных преимуществ, в частности, позволяли рассчитывать при удачном стечении обстоятельств на прорыв без боя или бой на подходах к Владивостоку. Именно через пролив Лаперуза намеревался следовать со своим отрядом контр-адмирал Н. И. Небогатов в случае, если бы ему не удалось встретиться с эскадрой З. П. Рожественского. Путь через Корейский пролив позволял достичь Владивостока без дополнительных погрузок угля, но делал встречу с противником неизбежной, причем встречу в заведомо невыгодных условиях, с предоставлением инициативы противнику. Однако альтернативные варианты командующий ни со своим штабом, ни с младшими флагманами не обсуждал.

{49} "Рион" и "Днепр" должны были действовать на коммуникациях противника в южной части Желтого моря и также отвлекать часть его сил. "Днепр" в назначенный район не прибыл, "Рион" потопил 16 мая, то есть уже после сражения, германский пароход "Тетартос" с военной контрабандой для Японии. В целом демонстративные действия вспомогательных крейсеров были начаты с опозданием и оказались безрезультатны.

{50} Решение оставить при эскадре транспорты практически всеми исследователями Цусимского сражения признается серьезной ошибкой адмирала З. П. Рожественского и свидетельствует о недооценке им как угрозы транспортам со стороны противника, так и их сковывающего влияния на маневрирование эскадры.

{51} На самом деле соотношение сил после присоединения отряда Н. И. Небогатова не выглядело столь безнадежно для русской эскадры и позволяло надеяться если не на победу, то, по крайней мере, на успех прорыва во Владивосток ценой приемлемых потерь. Количество броненосных кораблей в составе главных сил было одинаково - по 12 ед. При этом действительно устаревшими можно было считать только два корабля: "Император Николай I" и "Адмирал Нахимов". 2-я Тихоокеанская эскадра превосходила Соединенный флот в количестве орудий крупного калибра (254-305 мм) более чем вдвое (41:17), уступая 8:30 в промежуточном (203-229 мм) и 80:162 в среднем (120-152 мм) калибрах. Броненосцы типа "Бородино", составлявшие ядро главных сил русской эскадры, имели лучшую защиту корпуса по ватерлинии и артиллерии среднего и малого калибров, чем любой из кораблей противника. Ощутимое превосходство японцев в легких силах (по количеству крейсеров и миноносцев) не могло иметь решающего значения в дневном бою главных сил; большинство японских крейсеров уступало, по боевым качествам по крайней мере, "Олегу" и "Авроре".

Большими преимуществами японцев было наличие боевого опыта и разветвленная и хорошо оборудованная система базирования, но в любом случае исход боя зависел от выучки экипажей и искусства флагманов. Простой "подсчет сил" не мог в данном случае дать оснований для подобной обреченности.

{52} Опасаясь ночных минных атак, З. П. Рожественский стремился форсировать Корейский пролив в светлое время суток и назначил проход самой узкой его части на полдень 14 мая. Что касается возможного выхода владивостокских крейсеров, в это время рассчитывать на них уже не приходилось. После подрыва "Громобоя" на мине 11 мая 1905 г. во Владивостоке остался единственный боеспособный крейсер - "Россия".

{53} На самом деле в этот момент 2-я Тихоокеанская эскадра еще не была обнаружена противником. Это произошло только следующей ночью.

{54} Яркое освещение госпитальных судов действительно предопределило обнаружение русской эскадры в 2 ч 45 мин 14 мая вспомогательным крейсером "Синано-Мару".

{55} Отказ от атаки разведчиков противника З. П. Рожественский впоследствии объяснял нежеланием "увлечься погоней в сторону возможного нахождения главных сил японского флота".

{56} К сожалению, это распространенное заблуждение. Радиостанция крейсера "Урал", предназначенная для связи 2-й Тихоокеанской эскадры с Владивостоком, имела большую дальность не столько за счет высокой мощности, сколько за счет использования более длинноволнового диапазона, что определялось размерами его антенной сети. Повредить неприятельские приемники такая станция не могла, а задачу подавления переговоров противника могла успешно решить штатная радиостанция любого из кораблей эскадры. Подробнее по этому вопросу см. Партала М. Л. "Кто-то мешал переговорам" (из истории радиовойны на море) // "Гангут" 1996. Вып. 11. С. 61-67.

{57} На самом деле речь идет о 5-м боевом отряде вице-адмирала С. Катаока: корабли береговой обороны "Мацусима", "Ицукусима", "Хасидате" и трофейный китайский броненосец "Тин-Эн".

{58} Соблюдение радиомолчания, вполне обоснованное накануне соображениями скрытности, теперь, после обнаружения эскадры противником, действительно потеряло смысл. Нарушение радиосвязи противника было, безусловно, целесообразно и могло заметно затруднить сосредоточение японских сил. Опыт подобных действий был накоплен 1-й Тихоокеанской эскадрой и Владивостокским отрядом крейсеров и, что важно, достаточно известен, однако по труднообъяснимым причинам он оказался совершенно не востребованным. В материалах исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. говорится: "Несколько мощных, умело примененных, радиотелеграфных станций на русской эскадре, нарушив связь между отрядами (противника] , сделали бы большее дело, чем десятки пушек".

{59} Первый случайный выстрел, принятый за сигнал к открытию огня, был сделан из 152-мм орудия броненосца "Орел".

{60} К сожалению, это ошибка, вполне объяснимая возбуждением перед долгожданным боем. Ни одна из сторон в

этой перестрелке на дальней дистанции попаданий не добилась.

{61} В момент открытия огня на траверзе "Осляби" находился уже четвертый броненосец в строю - "Орел". Однако качественно картина маневрирования русской эскадры в начале боя представлена верно. Чтобы пропустить корабли 1-го броненосного отряда, "Ослябя" действительно вынужден был стопорить ход, а следующие за ним корабли уменьшать скорость и выходить из строя во избежание столкновений. В целом это резко отрицательно сказалось на эффективности огня русских кораблей в первые минуты боя, одновременно облегчив японцам пристрелку по высокобортному и сравнительно слабо забронированному "Ослябе".

{62} Шестой, не упомянутый крейсер - "Адзума".

{63} Интересно отметить, что находившийся на японской эскадре английский наблюдатель коммодор Пэкинхэм, напротив, оценивает огонь русских как беглый по сравнению с медленной стрельбой японцев.

В целом за весь дневной бой 14 мая японские корабли выпустили 11 159 снарядов крупного и среднего калибров, а русские - около 5200.

{64} Из почти 900 человек, находившихся на борту "Осляби", было спасено из воды 405 чел., в том числе девять офицеров.

{65} Впечатление очевидца, связанное, главным образом, со слабым эффектом разрыва русских снарядов. На самом деле через 20 мин после открытия огня попаданием 305-мм снаряда было нарушено рулевое управление на броненосном крейсере "Асама", который на 40 мин вышел из строя. В первые 17 мин боя в "Микасу" попало 19 снарядов крупного и среднего калибра (из 32 попаданий, полученных за весь бой), в том числе пять 305-мм. От подводной пробоины на нем была затоплена угольная яма, выведено из строя 54 чел. убитыми и ранеными. Однако распределение попаданий оказалось благоприятным для японского флагманского корабля, и его боеспособность существенно не снизилась.

{66} На самом деле это был 4-й японский боевой отряд контр-адмирала С. Уриу: "Нанива", "Такатихо", "Акаси", "Цусима". Несколько позднее к нему присоединился 6-й боевой отряд контр-адмирала Того-младшего: "Сума", "Тийода", "Акицусима".

{67} "Ниссин" и "Касуга" на протяжении всего боя находились в строю японского 1-го боевого отряда. Однако во время поворотов "все вдруг" на обратный курс "Ниссин", на котором держал флаг вице-адмирал С. Мицу, на некоторое время становился головным. Скорее всего, имеется в виду один из таких поворотов около 15 часов, после которого 1-й, а за ним и 2-й

боевые отряды сблизились с потерявшим управление броненосцем "Князь Суворов", обстреляли его с дистанции всего 13-15 кб и даже выпустили по нему торпеды. В дальнейшем также под действиями "Ниссина" и "Касуги" следует, видимо, понимать весь 1-й боевой отряд.

{68} Труднообъяснимая ошибка; транспорт "Анадырь" не имел вооружения. Малокалиберная артиллерия была установлена только на двух транспортах: восемь 57-мм орудий на "Иртыше" и шесть 47-мм орудий на "Камчатке". Возможно, имеется в виду вспомогательный крейсер "Урал", находившийся в этот момент вблизи транспорта "Анадырь" и имевший два упомянутых автором 120-мм орудия, а также четыре 75-мм и восемь 57-мм.

{69} Это произошло значительно позднее, около 17 ч 30 мин. Капитан 2 ранга Н. Н. Коломейцов, действуя на грани возможного, на волнении 3-4 балла ошвартовался к наветренному борту броненосца и снял с него З. П. Рожественского, шесть офицеров штаба и 16 чел. из команды "Суворова". Не имея времени и возможности эвакуировать на перегруженный миноносец (на "Буйном" кроме штатной команды находилось 204 чел., спасенных с "Осляби") всех уцелевших членов экипажа, лейтенанты Н. И. Богданов и П. А. Вырубов и прапорщик В. И. Курсель отказались покинуть обреченный корабль.

{70} Яркое и эмоциональное описание дневного боя 14 мая, созданное автором по горячим следам событий, изобилует фактическими неточностями, которые не всегда возможно и целесообразно комментировать. Это нисколько не умаляет его ценности и объясняется вполне понятными обстоятельствами: должность автора, ограничение круга источников личными воспоминаниями и впечатлениями соплавателей, отсутствие двусторонних данных. АЛЯ более подробного знакомства с фактологией и тактикой Цусимского сражения читателю рекомендуется обратиться к современной специальной литературе (например: Грибовский В. Ю. Вице-адмирал З. П. Рожественский. СПб.: Цитадель, 1999; Крестьянинов В. Я. Цусимское сражение 14-15 мая 1905 г. СПб.: Галея-Принт, 1998 и др.).

{71} По современным данным, основанным на официальных японских источниках 1905 г., на броненосном крейсере "Ниссин" было убито 6 чел., в том числе офицер штаба капитан 2 ранга Кейкичи Мацуи, и ранено 77 чел., в том числе вице-адмирал Сотаро Мицу. Оснований приписывать эти потери именно огню "Авроры" нет. "Ниссин" несколько раз во время боя возглавлял строй 1-го броненосного отряда, и по нему вели огонь многие русские броненосцы. Теоретически "Авроре" может принадлежать

не более шести попаданий в "Ниссин": два 152-мм и четыре малого калибра. На бронепалубном крейсере "Идзуми" было убито 3 чел. и ранено 7 чел.

{72} Циферблаты Гейслера - элементы установленной на кораблях российского флота системы приборов управления стрельбой образца 1893/94 гг., выпускавшейся электромеханическим заводом "И. К. Гейслер и К°". Замеренная дальномером дистанция вручную выставлялась на "дающем циферблате" и благодаря синхронной электрической связи поступала в боевую рубку на "главный дальномерный циферблат". Старший артиллерийский офицер анализировал значения дистанции, полученные различными способами, и выставлял на другом "дающем циферблате" наиболее достоверное значение, которое тем же способом передавалось к орудиям для установки прицела.

{73} Так могло показаться очевидцу с "Авроры". Тяжело поврежденный "Князь Суворов" до самой своей гибели сохранял ход, но ни восстановить рулевое управление, ни управляться машинами уже не мог, рыскал на курсе и в строй эскадры не вступал.

{74} "Буйный" с поднятыми сигналами "Адмирал передает командование Небогатову" и "Адмирал на миноносце" прошел вдоль строя эскадры значительно позже, после 11 ч 30 мин.

{75} После снятия "Буйным" командующего и его штаба "Князь Суворов" еще в течение полутора часов вел бой с крейсерами противника, отстреливаясь из единственной уцелевшей 75-мм пушки кормового каземата. Героический корабль, продемонстрировавший удивительную живучесть, затонул только после попадания трех торпед в 19 ч 12 мин.

{76} 8-дюймовые (203-мм) орудия имели только два японских бронепалубных крейсера - "Титосе" и "Касаги" (по 2 шт.). Кроме того, 12 японских бронепалубных крейсеров - основных противников русского крейсерского отряда - несли в сумме сорок 152-мм и шестьдесят 120-мм орудий против тридцати семи 152-мм и двадцати восьми 120-мм орудий русских крейсеров (из них тридцать одно 152-мм и десять 120-мм на "Олеге", "Авроре", "Владимире Мономахе" и "Дмитрии Донском"). Реализации боевых возможностей русских кораблей мешало их маневрирование вокруг охраняемых транспортов.

{77} Один из многих примеров опасного маневрирования транспортов под огнем противника и не отработанного их взаимодействия с боевыми кораблями, что в целом мешало русским крейсерам вести бой и создавало аварийные ситуации.

{78} По мнению большинства исследователей, исход боя 14

мая был решен в течение первых 50 мин с гибелью "Осляби" и выходом из строя "Князя Суворова".

{79} По другим данным 204 чел.

{80} Около 15 ч крейсер "Светлана" получал подводную пробоину в отделении носовых динамо-машин, через которую принял около 350 т воды, затопившей носовые артиллерийские погреба и минный погреб. Корабль приобрел дифферент на нос 1,2 м и крен на левый борт.

{81} В 18 ч 50 мин, сделав последний выстрел по противнику, "Император Александр III" лег на правый борт, перевернулся и затонул. Вместе с кораблем погибли все 867 чел. его экипажа.

{82} Вероятнее всего, на броненосце "Бородино" произошел взрыв боезапаса в результате попадания 305-мм снаряда в артиллерийский погреб. Залп, которым был потоплен броненосец, оказался одним из последних японских залпов в дневном бою 14 мая.

{83} В минных атаках в ночь с 14 на 15 мая 1905 г. приняли участие 17 японских истребителей (эскадренных миноносцев) и 24 миноносца.

{84} Около 20 ч 50 мин "Владимир Мономах" получил попадание торпедой в правый борт. Распространение воды остановить не удалось, и на следующее утро крейсер затонул в районе острова Цусима.

{85} "Короткая тревога" - команда, принятая в российском флоте того времени, означающая централизованную залповую стрельбу.

{86} По воспоминаниям С. А. Посохова, бывшего старшего офицера крейсера, "Олег" получил в бою 14 мая 12 пробашу многие из которых вблизи ватерлинии.

{87} По свидетельству лейтенанта Ю. К. Старка, крейсер "Аврора" получил за время боя 18 попаданий снарядами среднего и малого калибра. Опасных пробоин вблизи ватерлинии не было. Повреждения заключались в следующем. Правый борт: осколком большого снаряда выведены из строя крышка клюза и сам клюз; перебита якорная цепь; якорь оказался бездействующим. От клюза к верхней палубе 10-15 пробоин; две небольших пробоины (площадью по 0,18 кв.м) в 1,2 м от ватерлинии; два шпангоута вогнуты внутрь и в стороны. В помещении носового минного аппарата выбито три заклепки и расшатано крепление правого якоря. На длине 2,7м погнут борт с двумя шпангоутами. Под полубаком пробоина площадью 1,2 кв.м; во внутренних переборках до 20 пробоин. Большая пробоина на стыке батарейной палубы в районе 71 шп.; в этом районе

многочисленные разрывы борта на длине 3,7 м; погнуто два шпангоута. В районе 40 шп. рваная трещина и 5 пробоин разной величины. Во второй угольной яме на уровне ватерлинии 11 мелких пробоин, через которые попала вода, создавшая крен 4? (выровнен затоплением угольных ям №8 и №9 левого борта). Левый борт: пробоина в районе 65 шп. площадью 0,37 кв.м, две пробоины в коечной сетке перед боевой рубкой; разбит трап на ходовой мостик. На спардеке в районе 47 шп. пробоина площадью 0,45 кв.м. Три попадания снарядов в фок-мачту: первым снесло фор-стеньгу и фор-марса-реи, второй сбил стеньгу на треть ее высоты, а третий попал в саму мачту у топа, сделал в ней пробоину и трещину.

В передней дымовой трубе пробоина площадью 3,7 кв.м; в средней трубе площадью 2,3-3,3 кв.м. Ряд мелких повреждений: разбиты все шлюпки, катера и барказы, вентиляторные раструбы изрешечены осколками, перебит стоячий такелаж. Пять 75-мм орудий совершенно выведены из строя; 152-мм кормовое орудие правого борта сильно повреждено. Правое 37-мм орудие кормового мостика сбито за борт со всей установкой. Разбита марсовая далыюмерная станция и единственный дальномер Барра и Струда; выведены из строя три микрометра Люжоля - Мякишева. Сбиты прожектор №5 с правого крыла кормового мостика и фонари цифровой сигнализации. За время боя израсходовано 152-мм боезапаса - 303 комплекта (снаряды и заряды); 75-мм патронов - 1282 шт., 37-мм патронов - 320 шт.

{88} Решение о продолжении движения в южном направлении было принято контр-адмиралом О. А. Энквистом под влиянием командира "Олега" капитана 1 ранга Л. Ф. Добротворского и флагманского штурмана капитана 2 ранга С. Р. Де-Ливрона, считавших "Олег" непригодным к новому бою. С другой стороны, конкретная задача крейсерскому отряду О. А. Энквиста в составе "Олега" и "Авроры" перед боем так и не была поставлена, и его самостоятельность ограничивалась приказанием оказывать помощь поврежденным броненосцам.

{89} Поведение американских властей в отношении вспомогательного крейсера "Лена", пытавшегося действовать на коммуникации США - Япония и прибывшего в Сан-Франциско 29 августа 1904 г., принципиально не отличалось от действий других держав в подобных случаях - корабль был интернирован до конца войны.

{90} На современных картах Филиппинского архипелага бухты или порта с подобным названием не существует. Судя по описанию, имеется в виду залив Лингаен на западном берегу острова Лусон.

{91} В. Е. Егорьев - сын командира крейсера "Аврора". Принимал участие во всех боевых походах Владивостокского отряда крейсеров.

{92} Труднообъяснимая ошибка. Мыс Сан-Фернандо находится при входе в залив Лингаен, примерно в 100 милях севернее места похорон командира Е. Р. Егорьева.

{93} В 16 ч 41 мин крейсер "Нанива" вышел из строя, получив пробоину у ватерлинии, однако смог заделать ее и вновь вступил в бой. Около 17 ч крупнокалиберный снаряд пробил угольную яму крейсера "Касаги" на глубине 3,6 м, что вызвало затопление котельного отделения. "Касаги" стал единственным японским кораблем, вышедшим из строя до конца Цусимского сражения. Под конвоем крейсера "Титосе" он был направлен к берегам Японии. Тот факт, что им не пришлось интернироваться в собственных водах, представляется совершенно естественным. Близость своих берегов давала японцам важное преимущество.

{94} "Грозный" (капитан 2 ранга К. К. Андржеевский) и "Бравый" (лейтенант П. П. Дурново).

{95} "Бодрый" (капитан 2 ранга П. В. Иванов), интернированный в Шанхае.

{96} Командир крейсера "Изумруд" капитан 2 ранга В. Н. Ферзен не последовал сигналу контр-адмирала Н. И. Небогатова о сдаче, с боем прорвался через кольцо японских кораблей и успешно оторвался от преследовавших его крейсеров "Титосе" и "Акицусима". К сожалению, впоследствии он неверно оценил обстановку, предположив возможность перехвата своего корабля японцами в районе Владивостока, при входе ночью в бухту Владимир "Изумруд" сел на камни и был поспешно взорван по его приказу.

{97} Перегон купленных Японией броненосных крейсеров "Ниссин" и "Касуга" осуществляли английские экипажи.

{98} Возможность подобных действий легко было обсуждать после окончания войны. В конкретной обстановке января 1904 г., до ее начала, для задержки "Ниссина" и "Касуги" были возможны только дипломатические средства.

{99} Основной причиной задержания и невозврата госпитального судна "Орел" явилось нахождение на его борту капитана и его помощников с английского парохода "Ольдгамия", задержанного крейсером "Олег" 6 мая 1905 г. Размещение их по распоряжению З. П. Рожественского на госпитальном судне являлось нарушением положения международного кодекса и Гаагской Конвенции, в результате чего "Орел" терял статус неприкосновенности, а на его экипаж более не распространялось покровительство Международного Красного Креста.

{100} Это не более чем анекдот. Некоторая доля заключенной в нем правды состоит в противоречивом отношении японцев к побежденному противнику, сочетающем неоправданную жестокость с гуманным и корректным обращением с пленными. После героической гибели броненосца береговой обороны "Адмирал Ушаков" в неравном бою с броненосными крейсерами "Ивате" и "Якумо" японцы некоторое время продолжали огонь по плававшим в воде членам его экипажа, чем вызвали большие неоправданные жертвы. Спасательные работы были начаты японцами с явным опозданием. Несколько человек умерли от переохлаждения. Однако впоследствии спасенные отмечали заботливое и сочувственное отношение к ним со стороны японцев. Отдельные случаи недостаточной эффективности русских спасательных средств связаны с их неумелым использованием в критической обстановке.

{101} Оценка, делающая честь подчиненному, после жестокого поражения ни словом не упрекнувшему своего раненого командующего, тем не менее слишком однозначна и отражает лишь одну из граней противоречивой личности вице-адмирала З. П. Рожественского. Успехом 18 000-мильного перехода эскадра действительно в значительной степени обязана железной воле своего начальника, опытного моряка и администратора. При этом решить вторую часть своей задачи - прорваться во Владивосток, выдержав бой с сильным и опытным противником, - командующий оказался не в состоянии, и его личная вина за поражение достаточно велика. По мнению следственной комиссии по выяснению обстоятельств Цусимского боя, она заключалась в пренебрежении вопросами боевой подготовки эскадры в походе, ограничении разумной инициативы подчиненных, тактических ошибках, допущенных при подготовке к бою и в ходе него. Вопрос о том, кто смог бы на месте З. П. Рожественского справиться с задачей лучше, остается открытым; флагмана, равного по своим флотоводческим талантам погибшему адмиралу С. О. Макарову, в России в то время не было.

М. В. Котов

Подстрочные примечания

{*1} Высокоблагородие (Ред.).

{*2} Имеются ввиду военные события в Китае во время боксерского восстания в 1900-1901 годы (Ред.).

{*3} Ты этого хотел, Жорж Дандэн! (фр.). Фраза из пьесы Ж. Б. Мольера (Ред.).

{*4} Бросьте, мы же не дети (фр.).

{*5} Капитан порта (исп.)

{*6} Судейский или полицейский чин в Испании (Ред.).

{*7} Этот офицер - свинья (фр.).

{*8} Какое свинство! (фр.)

{*9} Одна чарка - около 150 грамм (Ред.).

{*10} Более известна как Циндао - германская военно-морская база в Китае (Ред.).

{*11} Владимир Семенович - инициалы В. С. Кравченко (Ред.).

{*12} Малокалиберная винтовка (Ред.).

{*13} В море, в море (фр.).

{*14} Иди сюда, курочка, иди (фр.). Обращение к девицам легкого поведения (Ред.).

{*15} Германский приветственный возглас (Ред.).

{*16} Ботанический сад (фр.).

{*17} Вино однолетней выдержки (Ред.).

{*18} "Стража на Рейне" - популярная немецкая патриотическая песня периода франко-прусской войны (Ред.).

{*19} Один, в одиночку (шпал.).

{*20} Высший свет (фр.).

{*21} Французская судоходная компания (Ред.).

{*22} Единственный в своем роде (лат.).

{*23} Переоборудованные во вспомогательные крейсера - пароходы Добровольного флота (Ред.).

{*24} Так в тексте второго издания воспоминания В.С.Кравченко (Ред.).

{*25} Пиронафт - тяжелый сорт керосина с высокой температурой воспламенения (Ред.).

{*26} Аннам - устаревшее название Вьетнама (Ред.).

{*27} Юго-запад (фр.).

{*28} Так в тексте. Возможно, имеется в виду шанхайская (Ред.).

{*29} Счастливого плавания (Ред.).

{*30} Ныне остров Тайвань (Ред.).

{*31} Полный ход (англ.).

{*32} Captain - капитан (англ.).

{*33} Восточно-Китайское море (Ред.)

{*34} Фонарь Ратьера - сигнальный прожектор с узконаправленным световым лучом (Ред.).

{*35} Остров Икидзуки (Ред.).

{*36} Остров Окиносима (Ред.).

{*37} Истребитель (от англ. destroyer) - крупный миноносец с усиленным артиллерийским вооружением (Ред.).

{*38} Интернирование (Ред.).

{*39} На самом деле учебный парусный корабль (Ред.).
{*40} Кейптаун (Ред.).
{*41} Горе побежденным! (лат.).